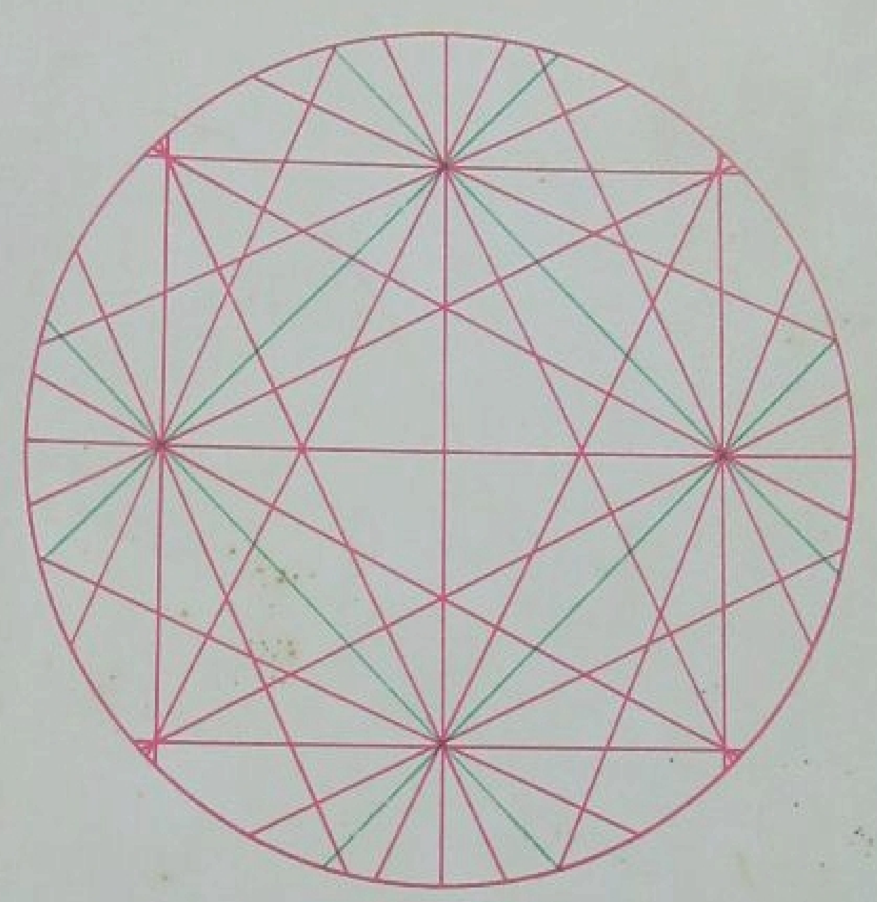


Pierre Chaunu

La expansión europea

(siglos XIII al XV)

NUEVA CLIO

la historia y sus problemas



editorial labor, s/a
Barcelona - Madrid - Bogotá - Buenos Aires - Caracas -
Lisboa - México - Montevideo - Quito - Río de Janeiro

La expansión europea

(siglos XIII al XV)

ANDRÉ LEROI-GOURHAN / ...

el próximo oriente asiático desde los orígenes
hasta las invasiones de los pueblos del mar
PAUL GARELLI

2 bis. el próximo oriente asiático.
los imperios mesopotámicos. israel
P. GARELLI y V. NIKIPROWETZKY

7. roma y el mediterráneo occidental hasta las
guerras púnicas
JACQUES HEURGON

8. roma y la conquista del mundo mediterráneo
CLAUDE NICOLET

la paz romana
PAUL PETIT

10. el judaísmo y el cristianismo antiguo
MARCEL SIMON y ANDRÉ BENOIT

11. la crisis del imperio romano
ROGER RÉMONDON

12. las invasiones. las oleadas germánicas
LUCIEN MUSSET

12 *bis*. las invasiones. el segundo asalto contra
la europa cristiana (siglos VII-XI)
LUCIEN MUSSET

14. occidente durante la alta edad media.
economías y sociedades
RENÉE DOEHAERD

18. europa en el siglo XIII
LÉOPOLD GENICOT

20. la expansión musulmana (siglos VII-XI)
ROBERT MANTRAN

occidente durante los siglos XIV y XV. los estados
BERNARD GUENÉE

23. occidente durante los siglos XIV y XV.
aspectos económicos y sociales
JACQUES HEERS

25. la iglesia y la vida religiosa en occidente
a fines de la edad media
FRANCIS RAPP

26. la expansión europea (siglos XIII al XV)
PIERRE CHAUNU



NUEVA CLIO ▸ La Historia y sus problemas

Colección fundada por
ROBERT BOUTRUCHE y PAUL LEMERLE

y dirigida por
JEAN DELUMEAU y PAUL LEMERLE

La expansión europea
(siglos XIII al XV)

Pierre Chaunu
Profesor en la Facultad de Letras
y Ciencias humanas de Caen



EDITORIAL LABOR, S. A
Calabria, 235-239 — Barcelona - 29
1982

Traducción por

ANA M.ª MAYENCH

Licenciada en Historia

2.ª edición, 1.ª reimpresión: 1982

Con 16 mapas
y 6 figuras

Título de la obra original:
L'expansion européenne du XIIIe au XVe siècle

Calabria, 235-239 - Barcelona-29
Depósito Legal: B. 35296 - 1982
I.S.B.N.: 84-335-9335-8
Printed in Spain Impreso en España
GERSA, Industria Gráfica - Tambor del Bruc, 6 - San Juan Despí (Barcelona)

Prólogo

En el primitivo plan de la Colección «Nueva Clío» se había previsto que la expansión europea de los siglos XIII al XVI ocupara un solo volumen. Tal limitación resultó desbordada. M. Robert Boutruche, codirector de la Colección, y Presses Universitaires de France lo comprendieron en seguida. Quiero expresarles aquí mi gratitud por ello. En el presente volumen, el proceso expansivo se detiene tras la circunvalación de Vasco da Gama y la gran empresa de Colón, en los inicios del siglo XVI, en las orillas de las dos Indias, en el momento en que empezaba el primer tanteo de una historia «única» de los hombres (paso siempre temido de un plural a un singular). Esta etapa introduce por lo tanto otra obra: conquista y explotación de los nuevos mundos. Hemos tratado de dar a los dos libros su plena independencia. Sin embargo, la línea de partición es delicada. Nada empieza en 1500. Nada se termina a finales del siglo XV. Hemos tenido que proceder en la segunda parte a un reparto un tanto arbitrario de los temas analizados. Tratamos las técnicas del mar en el número 26; no podemos volver sobre lo mismo en el número 26 *bis*. Del mismo modo, las opciones no eran demasiado fáciles a nivel de las fuentes. Es posible advertir las lagunas que semejante partición lleva consigo, así como las inevitables repeticiones propias de estos libros destinados a desempeñar su papel, ambicioso y modesto, en el marco de la enseñanza superior y de la iniciación a la investigación. El lector juzgará. Nos atrevemos a pedirle un poco de indulgencia.

Hemos intentado dar cabida al pensamiento de los demás. «Nueva Clío» da el estado de la cuestión. Pero establecerlo es elegir. Hemos podado mucho. Más de lo que convenía. Más de lo que hubiéramos querido hacerlo sin las restricciones de la edición. Sin embargo, estamos satisfechos de haber podido elegir. A lo largo de estas páginas se encontrarán puntos de vista completamente personales. Los mezclamos sin reparos con los esquemas ya existentes. El conocimiento histórico, a este nivel de generalidad, es siempre una aventura personal. «La pasión de hacerlo bien.»

Índice de materias y mapas

Índice de materias

SEGUNDA PARTE

DEBATES ENTRE HISTORIADORES Y DIRECTRICES PARA LA INVESTIGACIÓN

TERCERA PARTE

DOCUMENTACIÓN

Índice de mapas y figuras

MAPAS

FIGURAS

Abreviaturas

A.A.G.	*Afdeling Agrarische Geschiedenis Bijdragen — Landbouwhogeschool*, Wageningen (Países Bajos).
A.E.S.C.	*Annales. Économies. Sociétés. Civilisations.*
A.H.E.S.	*Annales d'Histoire économique et sociale.*
A.G.I.	Archivo General de Indias, Sevilla.
A.H. Madrid	Archivo Histórico Nacional, Madrid.
A.N.	Archivos Nacionales, París.
A.S.	Archivo General de Simancas, Simancas (Valladolid).
A.D.	Archivos departamentales.
A.M.	Archivos municipales.
B.N. Lisboa	Biblioteca Nacional, Lisboa.
B.N. Madrid	Biblioteca Nacional, Madrid.
B.N. París	Biblioteca Nacional, París.
B.R.A.H.	*Boletín de la Real Academia de la Historia*, Madrid.
CODOIN	*Colección de documentos inéditos para la historia de España.*
CODOIN Ind. I	*Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y organización de las antiguas posesiones españolas de América y Oceanía.*
CODOIN Ind. II	*Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y organización de las antiguas posesiones españolas de Ultramar.*
C.N.R.S.	Centre National de la Recherche Scientifique, París.
C.S.I.C.	Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid.
Ec.H.R.	*Economic History Review.*
E.E.H.A.	Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla.
E.H.R.	*English Historical Review.*
E.P.H.E.	École Pratique des Hautes Études, VIe section, París.
Hisp.	*Hispania.*
H.A.H.R.	*Hispanic American Historical Review.*
I.F.A.N.	Institut Français d'Afrique Noire.
R.B.P.H.	*Revue belge de Philologie et d'Histoire.*
R.H.	*Revue historique.*
R.H.E.S.	*Revue d'Histoire économique et sociale.*
R.I.	*Revista de Indias*, Madrid.
S.E.V.P.E.N.	Servicio de Edición y Venta de las publicaciones de l'Éducation Nationale, 13, rue du Four, París (VIe).

Introducción

La expansión europea es la explosión planetaria de la Cristiandad latina en detrimento de la misma Europa, o más exactamente, el gran cambio acaecido en el diálogo del hombre y del espacio. Se ha hablado de un primer bosquejo, débil y vago, de economía-mundo a fines del siglo XVI; y más allá de la economía, o por encima de ella, de la progresiva entrada en comunicación —ciertamente al nivel de un número muy reducido— de casi todas las civilizaciones, en promesa, ya, una historia «única» de la familia de los hombres. La amplitud y por ende la dificultad de este extenso tema no ha escapado a los historiadores. Más bien han tendido a hincharlo. Ya que la historia de la expansión europea (se la ha puesto demasiadas veces en plural) es todavía más rica de futuro que de realidad. Digamos que se escribe mejor en futuro que en pasado o en presente. Es la historia de una invención que lo condiciona todo, es decir, de una invención de hombres y de espacios. En el siglo XIII, ninguna civilización conocía más de un tercio del planeta. El horizonte de Occidente cubría, a través de espesas brumas, 30 % de la superficie de las tierras, y de 4 a 5 % de la superficie de los mares. El horizonte chino era algo más restringido. El Islam privilegiado de Egipto se encontraba en una situación análoga. Las brillantes civilizaciones mesoamericanas de Teotihuacán o del Yucatán maya jamás llegaron a conocer más de 1 % de las tierras emergidas; prácticamente nada de los mares. Las más amplias redes de intercambios efectivos, en China y en las dos orillas hostiles del Mediterráneo, jamás abarcaron más de dos a tres millones de kilómetros cuadrados. Los éxitos del siglo XIII fueron éxitos en profundidad; por lo tanto, cerrados. Los cuatro siglos que siguieron a Las Navas de Tolosa (1212) vieron introducirse, de un modo imperceptible durante mucho tiempo, un proceso irreversible de apertura.

Esta revolución de espacio, al igual que más tarde la revolución industrial, se hizo a partir de un sector geográfico privilegiado: entre el norte de Italia y la *Hispania* atlántica (apenas de 200 000

a 300 000 km²). Esta revolución fue ante todo invención y, por lo tanto, privilegio de una minoría. A menudo, la historiografía, en el transcurso de estos últimos años, ha perdido de vista, por haberle dado en otro tiempo demasiada importancia, este aspecto esencial: la explosión planetaria del occidente cristiano no atañó nunca, antes de 1520, en Europa, a mucho más de algunas decenas de millares de hombres; maciza en el futuro, una historia fina en el pasado se enriqueció progresivamente en la encrucijada cuantitativa de los principios del siglo XV y del XVI (costa de África y continente americano). La salida de la Cristiandad latina por mar en busca de otras humanidades es asunto de motivación y de medios. El paso del Ecuador, la búsqueda de las Indias en el Oeste, la posibilidad de los antípodas, el miedo vencido del mundo al revés, la navegación preastronómica, pertenecen al orden de los pensamientos. Y también el deseo de la misión y el otro, menos puro y más antiguo, de la cruzada; es también al orden de los pensamientos, al igual que al orden inerte de las cosas, al que pertenece la historia paradójica de la expansión única, la del Oeste cristiano, no por tierra, en continuidad de presencia detrás de un frente pionero de colonización, en una marcha hacia adelante que Rusia reemprendió a fines del siglo XV, sino por el gran salto hacia lo desconocido de la exploración marítima. Esta historia viene a insertarse no sólo en el flujo de una realidad económica que empezamos a discernir, sino en la única historia, verdaderamente esencial, que es la del pensamiento.

La expansión marítima, la expansión erudita, si queremos llamarla así, tomó cuerpo con la primera de las grandes revoluciones intelectuales que todo lo hizo posible. El gran desafío de finales del siglo XII, el del asalto turbador del pensamiento aristotélico olvidado, es decir, una mirada vuelta hacia las cosas y, pese a sus límites, el saber científico de la Antigüedad, llegó también de España. Aristóteles, pues, pero a la altura de los años 1260, con Alberto Magno y santo Tomás de Aquino; una respuesta se precisó en rebasamiento flamígero, a la medida de un gótico que se dejaba acechar por la tentación del virtuosismo. Durante cuatro siglos, a pesar de las críticas puramente negativas de la escolástica scotista y nominalista —no hablemos del insignificante humanismo—, santo Tomás dirigió el orden de los pensamientos de la Cristiandad latina en proceso de expansión planetaria. Le suministró los instrumentos de la conquista y los medios para ordenarla. Muy pronto, la Tierra, a la hora de Magallanes y de Legazpi, se midió en años-distancia como el universo de la astronomía moderna. Con la diferencia, sin embargo, de que nuestros años-luz son pensamiento puro, y las carabelas-vectores del siglo XVI estaban pobladas de hombres. Y así hasta la segunda revo-

lución intelectual que se situó en la hora del milagro de la matematización integral, entre 1620 y 1640.

La historiografía presentaba en otro tiempo la primera fase de la expansión europea en términos de política; hace poco, en la lengua maravillosamente clara del economista. Asunto de hombre, donde el hombre se compromete por completo, debe ser tratado en términos de historia global.

PRIMERA PARTE

ESTADO ACTUAL DE NUESTROS CONOCIMIENTOS

Capítulo Primero

Problemática. Límites y definiciones. ¿Por qué Europa?

He aquí una cuestión apasionadamente estudiada. La bibliografía que veremos en la tercera parte, para limitarnos a lo esencial y a lo útil, sólo nos ofrece de ello un vago eco.

Una historia siempre escrita conforme al presente

Alejandro de Humboldt [1], contemporáneo del cambio de los más antiguos imperios coloniales nacidos en América de la expansión europea, da el paso inicial. Desde un principio, esta historia está escrita conforme al presente con todo el ardor de las pasiones. El vizconde de Santarem [2] responde afirmando la prioridad portuguesa y la primacía intelectual ibérica en la Edad Media. Al mismo tiempo, un gran trabajo de historia empezó en Portugal, donde la historia nacional se confundió durante mucho tiempo con la historia de los descubrimientos. Para el Portugal herido, para la España en la hora cruel de la interminable guerra cubana predecesora del choque de 1898, el esfuerzo historiográfico se confundía con la defensa de un pasado, el derecho al recuerdo. Para las potencias situadas más al Norte, dominantes en la hora del reparto de África, cuando el derecho internacional, un derecho puramente europeo, dudaba entre la anterioridad y la ocupación efectiva, la historia de la expansión era también concretamente la defensa del presente y un embargo sobre el futuro.

Después del medio siglo sin complejos de la Europa colonizadora y dominante, vienen los dramas de la descolonización. El cambio de clima se encuentra en el plano de la historia; a una historia abusivamente europeocéntrica en forma de leyenda rosa, sucede una historia igualmente europeocéntrica en forma de leyenda negra. Europa estaba, anteayer, en los orígenes de todos los bienes; fue, ayer, el freno único al crecimiento de los continentes sumidos en el abismo. Lo verdaderamente importante, en esta breve perspectiva, es que conserva siempre el monopolio de los motivos y de los actos. El debate, no lo olvidemos, empezó en los siglos XV y XVI, con la trata de negros y el balance demográfico de África, con la brutal desaparición en América tropical de uno de los cinco núcleos densos de población humana. Historia conforme al presente, entre todas, una historia apasionadamente construida con un lujo, a veces molesto, de intereses más que de medios: una historia que debe desmitificarse. Para ello, una problemática nueva debe ganar terreno con relación a la punta privilegiada del extremo occidental cristiano.

1. Los universos cerrados

El siglo XIII se impone como punto de partida por razones que afectan a todas las formas de actividad humanas, desde el cambio político de la *Hispania christiana* hasta la transformación radical del horizonte filosófico, pasando por la demografía, la economía, la dinámica social, la historia de los conocimientos técnicos y científicos. Pero estas razones están puramente ligadas a la Cristiandad occidental, o sea a la mitad que ya es la más numerosa de la Cristiandad, donde se piensa en latín y donde se reconoce la primacía jurisdiccional del obispo de Roma.

1. Todo empezó en el siglo XIII

A principios del siglo XIII la ocupación humana del planeta era incompleta y discontinua. Existían algunos núcleos de fuerte densidad que concentraban todas las ventajas, mucho más restringidos en número y en extensión que en la actualidad, e inmensos vacíos, ya sea recorridos por los grupos dispersos de civilizaciones nómadas, ya sea constituidos en sectores refugio de los dejados-de-lado-por-la-evolución (pensamos en la estructura del poblamiento de los continentes africano y americano).

Salida sin lugar a dudas de un hogar único, la especie humana, vencida por la distancia, vivió, por lo tanto, a lo largo de la inter-

minable prehistoria, *los destinos autónomos de las culturas y de las civilizaciones.* La expansión europea de los siglos XIII al XVI no es sino un capítulo, un capítulo muy importante de *un proceso plurimilenario de apertura,* el paso de un plural al singular: en este orden, el cambio fundamental, el *take off* si recurrimos al lenguaje de los economistas, es decir, la puesta en marcha de un proceso irreversible y autoalimentado.

2. El motor de la apertura

La entrada en comunicación de masas de denso poblamiento pudo resultar, en su punto extremo, del encuentro de dos frentes de colonización: ocupación continua del suelo detrás de un frente pionero, una «frontera» a la americana. En el siglo XIII, la China densa mordía el Oeste y desde hacía ya un milenio, el Sur del Yang-tse [3]. Pero entre el núcleo de los 120 millones de chinos y la India indogangética numerosa... se extendían varios millares de kilómetros poblados apenas por itinerantes de la edad de la piedra. En cuanto a la Europa agrícola, no aventuraba sus extremos a menos de mil kilómetros del Ural. Más allá de China, de la llanura indogangética, de Irán, de Anatolia, al Este de los núcleos agrícolas eslavos sedentarios, se dibujaba un vacío enorme: 35 millones de kilómetros cuadrados, menos de dos millones de hombres. Sin embargo, en apariencia, el siglo XIII vio el apogeo de los mongoles. Pero fue una tentativa arcaica y sin porvenir. Estos imperios de la estepa tenían la fragilidad de la caravana que los delimitaba. Nunca lograron soldar de un modo duradero el destino de los sedentarios que sufrían en su periferia. La apertura de las humanidades numerosas, por el proceso milenario del lento avance de los frentes de colonización, todavía se haría esperar. Fue un asunto de los siglos XIX y XX. Ante imprevisibles cambios, debía realizarlo la vía marítima.

3. El Extremo Oriente rechazado

A priori, podemos esperar la aventura de la puesta en comunicación, de la salida del aislamiento de una de las compactas civilizaciones de sedentarios. Ante todo, el conjunto China-Japón, el más numeroso. Según una hipótesis razonable [4], sin embargo un poco generosa, China había alcanzado de 120 a 130 millones de hombres ya a principios del siglo XI y continuaría subiendo a lo largo de este siglo hasta el choque provocado por la invasión mongol [5]. El primer censo completo cuyo detalle poseemos [6] data de 1393. De él podemos deducir una población, ponderado el fraude fiscal, de unos 65 millo-

nes de almas [7]. Una China cuyo centro de gravedad desde principios de la era cristiana [8] ha descendido mil kilómetros más hacia el Sur. El bajo Yang-tse (40 millones hacia 1400) reemplazó la llanura loésica (15 millones), mientras que una China del Sur numerosa a su vez (10 millones) [9] se construía a orillas del mar (el Fukien marítimo reunía por sí solo 40 % de la población del Sur de China; el Yunnan, tan sólo 2,5 %). Se trataba, pues, de una China mucho más costera que la China actual. En cuanto a Japón, según Yokoyama Yusei [10], debió de alcanzar 5 750 000 almas a principios del siglo XIII. ¿Podemos, pues, extrañarnos de que en dos ocasiones se produjeran, en la historia china grandes empujes de exploración lejana? Según los razonamientos audaces, turbadores y poco convincentes de Heine Geldern [11], navegantes chinos e indochinos debieron de alcanzar numerosas veces, del siglo II al XII, las costas pacíficas de México; y a principios del siglo XV [12] —es indiscutible— penetraron en el océano Índico, hasta las puertas del cabo de las Tormentas. Sin embargo, fue un portugués quien, menos de un siglo más tarde, dio el gran paso. China intentó la apertura. Poseía casi todos los medios para ello [13]. Los medios de una aventura aislada, sí; la voluntad, los medios de una larga empresa, aparentemente, no. Nada le empujaba a ello. Tenía una frontera doblemente abierta [14], un profundo desprecio del mundo exterior, una aptitud para recibir a los misioneros, no para enviarlos. El budismo venía de la India, y desde China avanzó hasta Japón.

Menos numerosa y más aferrada a la tierra, la India debe dejarse a un lado. Desde 712, la conquista árabe del Sindh, desde la invasión de los afganos bajo autoridad turca, sobre todo a partir del año mil, la India fue dominada, dividida, arrollada, saqueada. En los momentos frágiles de estabilización relativa, por dos veces, en 1257 y en 1398 (invasión de Timur) [15], la invasión mongol volvió a ponerlo todo sobre el tapete.

4. Las culturas rechazadas

La India estaba demasiado ocupada en vigilar el peligro que regularmente descendía de la montaña, para poder madurar una gran empresa más allá de los mares.

Las Áfricas negras, demasiado diseminadas, volvían la espalda al mar. Eran poco numerosas y técnicamente estaban mal equipadas.

Queda América. Actualmente, ya casi no hay dudas: el continente americano agrupó una masa humana comparable a la de China; en ciertos momentos, a la de la India; en el mejor de los casos, a la de Europa. Nosotros sostenemos, siguiendo a la Escuela de Berkeley [16],

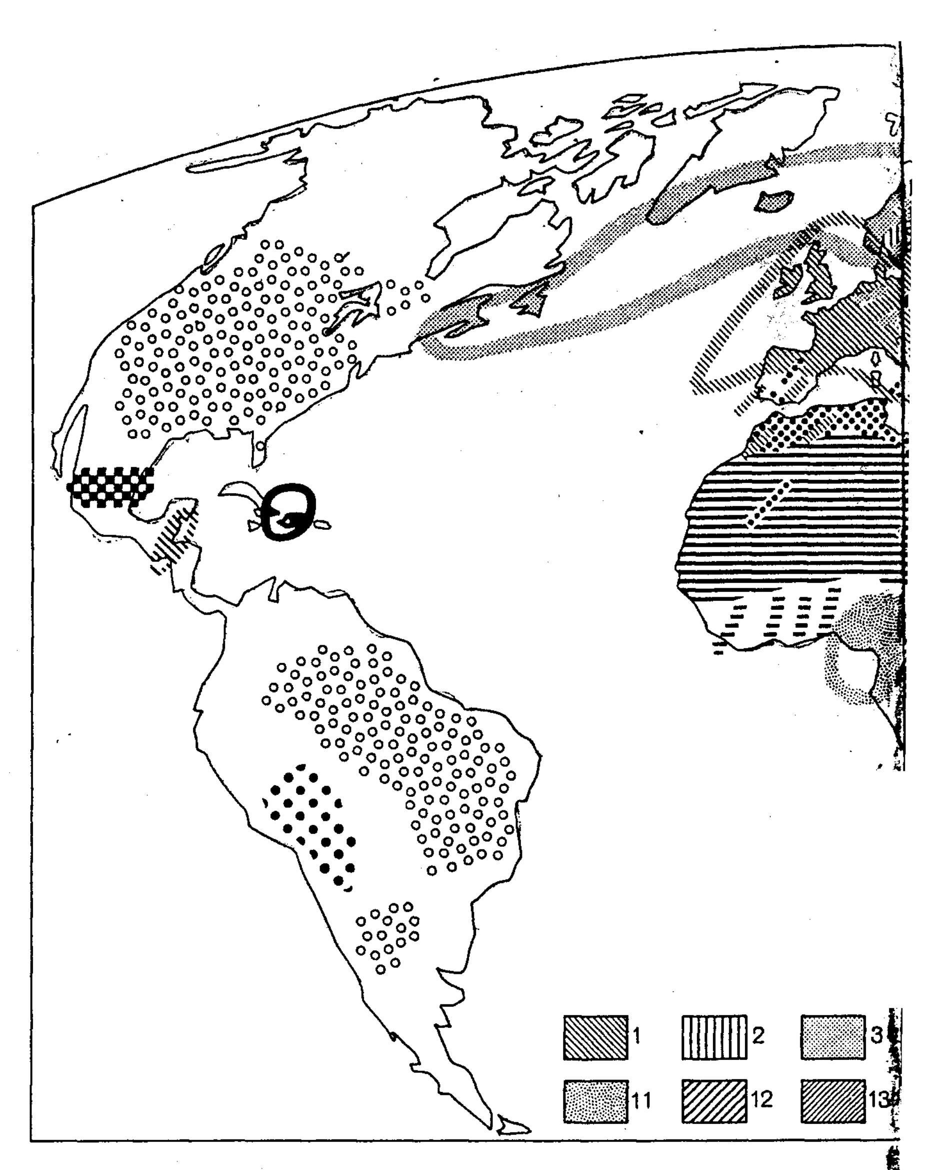
la cifra de 80 millones[17], como posible en el momento de la Conquista[18]: Henry F. Dobyns[19] ha reunido recientemente, en apoyo de la hipótesis, un haz verdaderamente aplastante de convergencias. Desde el siglo x, la población americana sobrepasaba verosímilmente los 70 millones de almas para alcanzar, sin duda, los 80 millones que son un mínimo a fines del siglo xv, cuando se produjo el choque del encuentro con el Mediterráneo (de los cuales 25 millones de hombres con una densidad media de 45 a 50 habitantes por kilómetro cuadrado en la estrecha meseta del Anáhuac, al Sur de México). ¿Es necesario recordar el punto excepcional del progreso de los conocimientos mayas[20] en el orden del cálculo y de la astronomía? Pero el número, la riqueza, los éxitos parciales no deben hacernos caer en el error. Lejos de realizar la apertura de las humanidades dispersas, ninguno de los cuatro principales núcleos culturales[21] americanos logró ponerse en comunicación con el conjunto del continente[22].

2. El Mediterráneo

A la humanidad circunmediterránea perteneció el carisma del gran viaje. Es científicamente útil el que aún podamos extrañarnos de ello. En efecto, interroguemos las razones del número. Son razones de peso, puesto que conducen hasta el límite las posibilidades de una civilización.

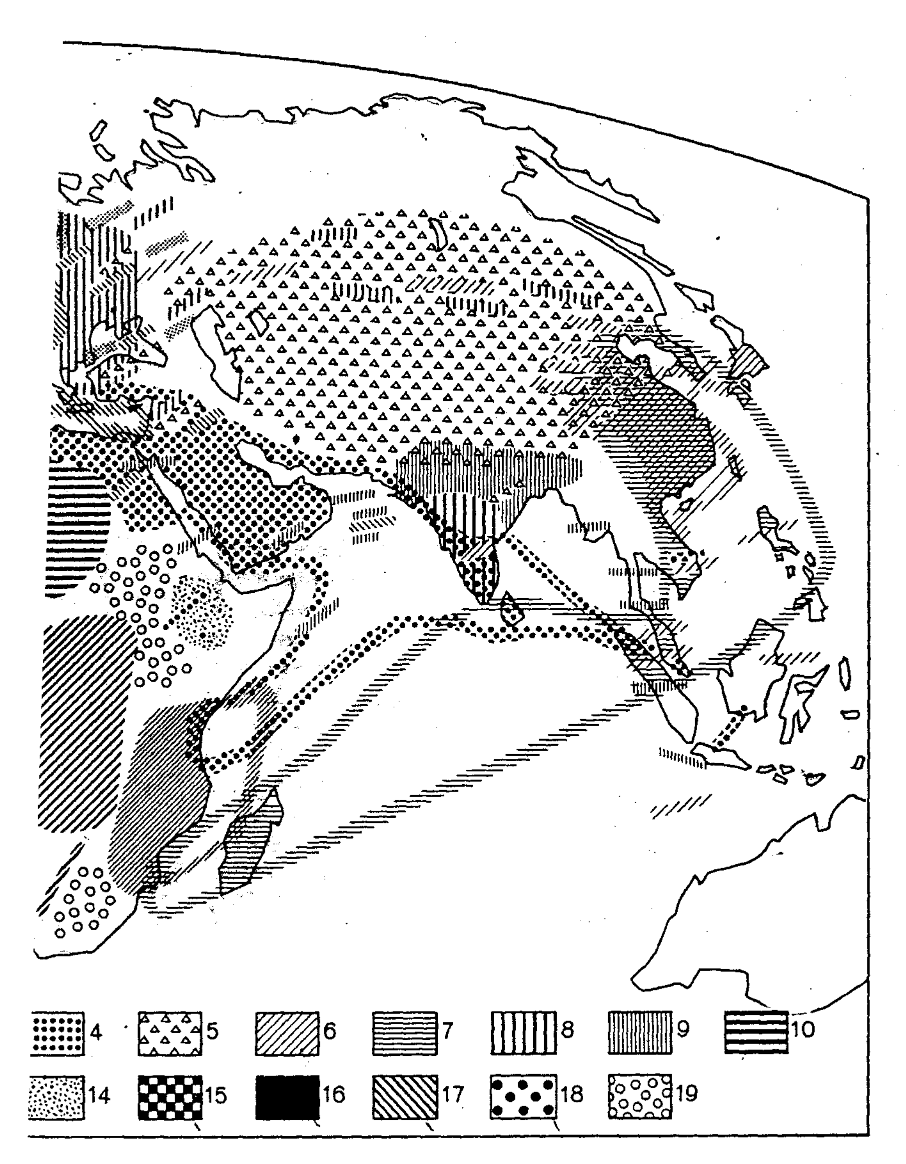
1. Todo se jugó alrededor del Mediterráneo

La humanidad circunmediterránea no parece haber sobrepasado jamás una cuarta parte de la humanidad. Considerándolo bien, un poco menos que China, alrededor de 60 % de los dos núcleos unidos, relativamente próximos, del Asia de los monzones. Por dos veces, al menos, la cuenca oriental enlazó una red asiática lejana de comunicaciones: en la época de Alejandro († 323 a. J. C.) y bajo los primeros Lágidas desde Alejandría; en la época de los Antoninos, en el siglo II d. J. C. Movida entonces por la sed de exotismo y las necesidades de las clases dirigentes en productos de lujo, la cuenca del Mediterráneo perdió allí una parte de las reservas metálicas de su economía monetaria. Las invasiones bárbaras, entendiéndose por ello la entrada en comunicación con el Asia de las estepas, no compensaron la reducción del horizonte marítimo al Este.



MAPA 1. — Los universos cerr

1, La cristiandad latina y sus prolongaciones a mediados del siglo XIII: la
2, La cristiandad oriental: 3, El Atlántico norte de los vikingos; 4, El mundo á
estepas a la hora de la *Pax Mongolica* (1225-1250); 6, El mundo chino, hacia 122
principios del siglo XV; 8, La India drávida; 9, La India indogangética. Nótese la
egipcio. Las Áfricas: una cincuentena de mundos cerrados de desigual extensión...
Bakongo; 13, Zona Sudeste africano; 14, Abisinia judeocristiana. Las Américas:
Zona *mexica*... Teotihuacán; 16, Zona *arawak* (taínos); 17, Zona maya; 18, Zona
Proliferación de mundos cerrados... en América, en África...



› de mediados del siglo XIII

ıl-mundo más importante en el conjunto de los universos-isla no comunicantes; egipcio: el universo de Alejandría; 5, El mundo de la caravana: el Asia de las 50; 7, El mundo chino, zona de la expansión máxima de las influencias chinas a nsión de las superposiciones parciales entre los universos indios y el mundo árabe- ulo de ejemplos; 10, Zona sahariana y saheliana; 11, Zona Bajo Níger; 12, Zona cincuentena de mundos muy cerrados... casi sin comunicación entre ellos; 15, ua-aymará; zona incaica en proceso de extensión (siglo XIII-principios XVI); 19,

2. La dialéctica del número y del espacio

Desde el ángulo de una dialéctica de los núcleos densos de poblamiento, dos hechos dominan la historia medieval: las transformaciones de los territorios al Este del Rhin y al Norte del Danubio. A principios del siglo XIII, las superficies de poblamiento denso (o sea más de cinco habitantes por kilómetro cuadrado, en general 10, 15, e incluso 20) añadieron un poco más de dos millones de kilómetros cuadrados a los sectores germánicos, eslavos, húngaros, rumanos, cristianizados por los misioneros de Roma y de Bizancio.

Este deslizamiento hacia el Norte, ¿compensó plenamente la ruptura provocada por el más grande cisma de toda la historia religiosa? A escala planetaria, el Islam no fue sino un cisma del monoteísmo abrahámico. Judíos, cristianos y musulmanes participaron de un mismo mundo, el de la verdad más esencial. El odio supone un mínimo de comunicación y por ende de comprensión. Este mínimo es un dato, en su punto de partida, ya en el siglo VII, entre cristianos y musulmanes.

Además, para la Cristiandad los musulmanes son apóstatas. Frente al Islam y a la Cristiandad, frente a estos participantes desgarrados en la Revelación del Dios único y trascendente, incomunicable de no mediar el Acto que Él hace Revelándose, se levanta, al Este, el mundo profano de las religiones, mejor sería decir de las sabidurías, el mundo del dios inmanente que se alcanza en el fondo de las cosas y en sí, por el ascetismo, por la meditación, por la reflexión. Entre estos dos universos hay más ignorancia que odio [23].

3. La ruptura del Islam

A veces se ha exagerado la ruptura provocada por el Islam. Henri Pirenne [24] sacó las consecuencias económicas. Desde entonces, el interés por los árboles no deja ver el bosque; de matiz en matiz, de correcciones en correcciones [25], se llega a perder de vista lo esencial. La ruptura no fue total —¿cómo hubiera podido serlo?—, pero sí profunda. Es evidente que subsistieron comunicaciones. Pero también debe pensarse en lo que era la densidad de las redes de intercambios Norte-Sur y Este-Oeste a través del Mediterráneo hasta el siglo VII. La frontera Islam-Cristiandad fue franqueada normalmente y cada vez más desde los siglos XI y XII. Sin embargo, fue infinitamente menos penetrada de lo que la geografía, la economía, las tradiciones antiguas, el interés de estos vecinos alejados por un plan repulsivo, un «ecuador religioso» [26], hubieran permitido esperar. Vitorino M. Godinho [27] tiene razón, después de A. M. Lybyer [28] y F. Braudel [29],

al reducir el mito de la ruptura otomana de las rutas orientales. Sin embargo, la expresión sobrepasa el pensamiento [30]. El interés material no fue suficiente para soldar el corte. A ambos lados de un plano inclinado Nordeste-Sudoeste, al ritmo de una frontera movediza, se encontraron dos sistemas de comunicaciones en algunos puntos privilegiados para un mínimo de intercambios limitados y aprovechables.

A principios del siglo XIII, la masa humana que, de una y otra parte del plano de ruptura Islam-Cristiandad, constituyó el núcleo denso de población sedentaria de un Mediterráneo prodigiosamente dilatado al Norte, se mantuvo tal vez en los alrededores de 70 millones de almas. Poco más o menos 20 millones para el mundo musulmán, 35 para la Cristiandad latina y el resto, una quincena, para la Cristiandad oriental y sus excrecencias eslavas. Es ésta una masa escasamente inferior al solo núcleo chino y rota por la mitad.

4. El Egipto encrucijada

El Mediterráneo musulmán constituido en detrimento de una Cristiandad oriental mutilada fue, durante mucho tiempo, el sector de poblamiento evolucionado más apto para la comunicación. En primera fila, un Egipto encrucijada, africano y asiático, mediterráneo e indio, en una palabra, la España del Este. En el siglo XIII, los navegantes tenían trilladas las rutas de enlace entre el mar Rojo, la India, Malasia e Insulindia, gracias al aprovechamiento de la alternancia de los monzones [31]. Este enlace reforzó de un modo decisivo la primacía del camino marítimo sobre los caminos de caravanas terrestres en el comercio de las especias y de las drogas orientales. En unión directa con la India e Insulindia, Egipto, tanto antes como después de la dominación de los mamelucos, turcos selyúcidas, llevó su red de comunicaciones hasta la España musulmana y el Magreb occidental. Habiendo empezado antes, Egipto fue el Portugal del Extremo Oriente mediterráneo. A decir verdad, ¿acaso no heredó algo de la posición de la Alejandría lágida? Como antaño Alejandría, El Cairo [32] abrió ampliamente, a partir de entonces, el horizonte de un grupo humano numeroso y rico: apenas menos de un tercio del orbe.

3. El Atlántico

A pesar de lo prestigioso que fue su pasado, a pesar de la belleza de sus realizaciones inmediatas, la cuenca oriental del Mediterráneo no fue protagonista de la mutación.

1. Las mutaciones fundamentales de la Cristiandad latina

La mutación incumbió a la Cristiandad latina, que acababa de terminar una revolución silenciosa, profunda y capital. Existió la preparación, en algunos puntos privilegiados, de un material agrícola nuevo: la collera, el arado con ruedas y reja metálica, la pesada hacha de talar, la difusión del material, las roturaciones y las aradas profundas, el aumento de la producción del *bled*, el pan sobre la mesa en lugar de los antiguos pistos, por lo tanto un mayor número de hombres más robustos [33]. Y pronto se produjo el paso de una economía cerrada dentro del gran dominio a una economía más abierta de intercambios: una moneda, mercados, una clase de especialistas y ya, a fines del siglo XII [34], en Italia, en Génova, las mesas u oficinas de cambio, arquetipos del banco de depósito y de transferencia. Finalmente, en el siglo XIII, nació el instrumento de la letra de cambio. El crecimiento humano espacial, los progresos técnicos, el cambio del número de hombres, que lo resume y condiciona todo, fueron mayores del siglo X al XIII que en ningún otro momento. Ahora bien, lo que cuenta es menos el nivel alcanzado que la orientación y el ritmo de crecimiento.

2. Una aventura marginal. Una germinación de frontera

Sin embargo, en Europa, la gran aventura marítima no fue, desde el primer momento, un asunto central. Durante mucho tiempo se produjo en las márgenes; es un asunto de margen, una germinación de frontera.

3. El Atlántico Norte vikingo

Mucho antes que la Península ibérica, veamos la Península escandinava, antes de su tardía conversión al cristianismo. De las costas de Noruega al Spitzberg y a las orillas del mar Blanco; de Irlanda a Groenlandia. Los primeros establecimientos escandinavos en Groenlandia datan del siglo X. De allí, lo más tarde en el año 1000, se produjo el descubrimiento de Vinland, una franja de tierra americana entre la desembocadura del San Lorenzo y el Sur del actual estado de Massachusetts. Una gigantesca y pobre talasocracia a caballo de un eje Nordeste-Sudoeste —como lo exige el régimen de las corrientes y de los vientos, y la disimetría climática de los continentes— ligó a las costas escandinavas el destino de Irlanda, de una parte de

las islas Británicas, de la Groenlandia útil, de una estrecha faja costera del Labrador, de Terranova, de «Nueva Escocia» y de «Nueva Inglaterra». En el momento en que empezó la gran aventura marítima de Europa, dos mil quinientos kilómetros más al Sur, el repliegue marítimo escandinavo era un hecho consumado e incluso se desvaneció su recuerdo. El repliegue escandinavo de los siglos XIII y XIV fue debido quizá menos al hombre que al empeoramiento secular de las condiciones climáticas. «Un breve retorno xerotérmico marcó el período del siglo V al X de nuestra era [35].» Desde el siglo XII, por el contrario, y hasta el XVIII, a pesar de las tibiezas del XV y de principios del XVI, un pequeño período glacial comprometió peligrosamente las frágiles conquistas de la ocupación del suelo en el Norte. Toda la historia de los normandos se explica por el peso decisivo del trastorno climático secular en una zona por completo marginal. Entre 1341 y 1364, Ivar Baardson vivió en Groenlandia en calidad de intendente del obispo de Gardar. «Señala que se ha hecho imposible remontar la costa Este en razón de la creciente abundancia de los hielos procedentes del Norte: hace poco que ha sido necesario sustituir el itinerario costero seguido desde un principio por los navíos que iban de Islandia a Groenlandia, por otro —según precisa— que pasa mucho más lejos de la costa [36].» Los hielos flotantes, a partir de este cambio climático, desmantelaron las rutas marítimas del imperio escandinavo; el avance de las morrenas arrasó prados, campos y casas en las zonas costeras de Groenlandia, que dejó de ser el país verde para convertirse en el país blanco.

«La colonización normanda de Islandia —precisa E. Le Roy Ladurie—, y sobre todo de Groenlandia, donde los vikingos desarrollaron la ganadería e incluso rudimentos de agricultura en orillas menos obstruidas por los hielos que en la época moderna, ha sido considerada durante mucho tiempo como la prueba clásica de este recalentamiento. Las investigaciones arqueológicas, polínicas y glaciológicas efectuadas en las costas de Groenlandia confirman sobre este punto las primeras intuiciones de los historiadores escandinavos [37].»

4. El más mediterráneo de los atlánticos

Lo que el Norte no realizó hubo de hacerlo el Sur. El sector privilegiado del Extremo Occidente cristiano se encontraba en el punto de unión del Mediterráneo y del Océano. El Mediterráneo aportó sus largas tradiciones, las necesidades y las soluciones de sus hombres numerosos; estaba representado por las repúblicas italianas —Génova más que Venecia—, por Cataluña y Mallorca (reconquistada en 1229), por las colonias de mercaderes italianos que se instalaron detrás del

frente reconquistador de la *Hispania* cristiana en las plazas liberadas, pero vacías, de la España del Sur y hasta en Flandes. El Atlántico aportó su ruda escuela y la experiencia de los pescadores de bacalao en mares fríos; toda una tradición, en Portugal, en Galicia, en el Cantábrico, en las repúblicas marítimas autónomas del País Vasco. Las tres Españas atlánticas, es decir, Portugal, la España cántabra, más la andaluza liberada por la Reconquista (Tavira en el Algarve en 1238, Sevilla en 1248, Cádiz en 1265, Tarifa en 1292) y el Norte de Italia (en resumen, el Extremo Occidental de la primera fase de la expansión europea) no sobrepasaban los 300 000 km^2. Allí todo se enlazaba, se jugaba, y por lo tanto se ganaba.

4. Una problemática del tiempo

He aquí los grandes rasgos de una problemática del espacio. Queda lo esencial en materia de historia, el tiempo. La expansión planetaria del Occidente cristiano está extremadamente ligada a una coyuntura determinada: la de la Cristiandad occidental. Coyuntura particular, todavía no había cambiado en coyuntura dominante. Lo que no impedía similitudes bastante sorprendentes, ya a partir del siglo XIII, entre los grandes núcleos densos de poblamiento humano [38]. Sea lo que fuere, la coyuntura de la Cristiandad occidental fue suficiente en aquel momento. Y, circunstancia favorable, esta coyuntura es bastante bien conocida.

1. Coyuntura

Coyuntura; la palabra es ambiciosa, pero la realidad que abarca en ese período anterior al preestadístico es relativamente simple y clara. Coyuntura: ante todo los precios y los salarios, cuyas series, a menudo contradictorias, se alargan en España de un modo denso desde mediados del siglo XIV [39]; fragmentadas y episódicas, acá y acullá, desde el siglo XIII [40]; luego, la enfermedad de la moneda [41]; coyuntura fundamental también, el número de hombres, la superficie de suelo roturado y ocupado, un dominio cierto a nivel de las mejores monografías regionales [42] sobre los recursos, o sea, la riqueza, el bienestar, cierta mejora en el nivel de vida, algún eco muy amortiguado de la producción en relación al número de hombres. Sólo tenemos fragmentos sobre el movimiento de las mercancías, de los productos y de las manufacturas [43]. Desde hace poco, por el contrario, poseemos el admirable barómetro de los pueblos abando-

nados [44]. El valor de estos indicios es evidente, ya que no existe coyuntura fuera del hombre que exprese su actividad, su salud, su enfermedad y su muerte. Es necesario recordarlo a través de la gran ola de peste de 1348 y de las cuatro oleadas devastadoras de la segunda mitad del siglo XIV [45]: la coyuntura del siglo XIV es, ante todo, una coyuntura de muerte. La Peste Negra separa dos largas épocas de la economía alrededor de un foso que varios siglos no pudieron colmar. Fue necesario nada menos que el oro de América, a principios del siglo XVI, para contribuir a traer las primeras sonrisas de una nueva primavera. Sí, sabemos bastante sobre ello para aplicar a un período más alejado, más allá del siglo XVI donde hicieron sus pruebas, los modelos de coyuntura.

2. 1200-1350 — Los medios y los pensamientos

Toda la historia de la expansión europea desde principios del siglo XIII hasta fines del XIV se organiza perfectamente alrededor de las tres primeras fases largas fijadas por F. Simiand [46]. De 1200 a 1350, fin, apogeo y culminación de una fase larga A de prosperidad, por lo tanto de conquista en superficie, en número y en profundidad; este período es, con mucho, el más largo de las fases A discernibles. Los primeros síntomas de hundimiento preceden a la Peste Negra. Incluso se ha pretendido ver en ello, aunque equivocadamente, el castigo del superpoblamiento [47], una consecuencia más que una causa [48]. Si el clima coyuntural empeoró hacia 1320-1330 [49], una fantástica ruptura se produjo por todas partes, sin término de comparación posible, tanto en el pasado como en el futuro, a la altura del acontecimiento único de 1348-1350 que barrió, en algunos meses, menos de la mitad, pero seguramente más de un tercio, de la población europea. Burla perpetua a los modelos maltusianos, lejos de aportar la solución a las dificultades de un mundo que se ha pretendido superpoblado, la gran estación de los muertos arrastró tras de sí cincuenta años de espantosas miserias y todo un cortejo de nuevas épocas de muertos. La realidad es que en 1400 la población, en todas partes, era inferior a la de 1350. En los alrededores de 1320-1330, en algunas partes, indiscutiblemente, y en 1348 por todas partes, empezó una fase B que se prolongó hasta finales del siglo XV en el Sur, hasta principios del siglo XVI en el centro y en el norte de la Cristiandad latina. Éstos fueron, precisamente, con la recuperación demográfica, los frutos inesperados y las consecuencias involuntarias de la expansión ultramarina. En círculos concéntricos desde Sevilla [50] —receptáculo europeo de la riqueza americana—, la fase A más característica empezó a través del Atlántico, Europa entera y, consecuencia del

efecto adquirido de dominación, pronto, al menos para una delgada capa, de actividad arrastrada, el mundo.

La historia de la expansión europea viene a incluirse en esta cronología, de la que recibió el impulso antes de ser su motor.

Nada aparente, ni positivo, ni duradero se produjo antes de mediados del siglo XIV. Contrariamente al esquema habitual que quiere que las fases A sean vulgarizadoras, multiplicadoras, en superficie, de las maduraciones en profundidad de las fases B, asistimos, en el transcurso del largo y fructuoso siglo XIII, a la creación de los instrumentos de la exploración y de la conquista: en una palabra, el navío de la exploración del mundo, la brújula, y el modo de utilizarla, los instrumentos vacilantes de un capitalismo naciente. Y sin embargo, aparte del largo y fecundo remontar de las costas atlánticas de España, de Portugal, de Francia y de los Países Bajos por la navegación mediterránea de las ciudades italianas, esta primera época fue la de los fracasos. Fracaso de los hermanos Vivaldi (1291); fracaso en Génova; fracaso, en Cataluña, de Jaume Ferrer (1346), que franqueó, sin regresar jamás, el cabo Bojador.

3. 1350-1500 — Contracción e invención

Más allá de 1350, más allá sobre todo de la Revolución portuguesa de 1382-1383, había comenzado en dos etapas el camino decisivo. El centro de gravedad de las empresas atlánticas pasó del Mediterráneo italiano y catalán al Atlántico mediterráneo, italianizado y catalanizado de la Península ibérica. Tímida exploración de las islas de 1350 a 1400, conquista y exploración de las costas de África a partir de la toma de Ceuta en 1415. El descenso a lo largo de las costas de África obedeció a varios motivos, ante todo económicos [51], aunque sin ser todos económicos. Este descenso estuvo ligado no por una correlación positiva, como se ha afirmado excesivamente, sino negativa, con los movimientos demográficos de la Cristiandad occidental. Tendió a resolver problemas sociales al paliar, mediante el recurso directo a las fuentes africanas, las dificultades de aprovisionamiento de oro de la economía europea, sustrato de una ambiciosa economía monetaria. Aventura puramente africana y europea, el descenso a lo largo de las costas de África no se convirtió en asunto asiático hasta después de la muerte de Enrique el Navegante (1460), cuando se vislumbraba la posibilidad de una unión oceánica directa entre el Atlántico y el Océano Índico, y por consiguiente, la posibilidad de crear una ruta suplente y rival de las que controlaban conjuntamente el Egipto selyúcida y su aliado veneciano. Al término de esta fase larga de contracción y de dificultad se sitúa, además, la maduración, con

Colón errante, entre Génova, Portugal, la navegación de las islas de África y España, de la unión occidental directa con las especias extremorientales. Toda la invención técnica fue, poco más o menos, anterior a 1350. La invención espacial vino después. La preparación en el espacio se sitúa durante este siglo y medio de la larga contracción que va de la Peste Negra a los brotes de sabia de los primeros decenios del siglo XVI.

4. Un siglo XVI vulgarizador y multiplicador

En fase A —una fase A que contribuye a mantener [52]— se produjo el descubrimiento de América, la conquista y la construcción de la India portuguesa, la explotación a partir de 1540 y de 1550 del imperio comercial de Portugal y del imperio minero de España en América. Comparativamente a las riquezas creadas por el trabajo continuo de 50 millones de campesinos europeos, la fracción de riquezas desviadas en provecho de la economía de los pueblos de Europa por el comercio oriental, obtenidas por el trabajo forzado de los indios [53] sobre los stocks humanos acumulados por las civilizaciones precolombinas, representó muy poca cosa. Poca cosa, cuyo orden de importancia será necesario intentar averiguar [54]. Pero este poco es un más: un más permanente. En posición marginal, pesa de un modo decisivo como fuente de desequilibrio orientado hacia el crecimiento. En el siglo XVI, la primera fase larga mejor caracterizada del crecimiento europeo hunde sus raíces ante todo en la aventura americana, y, secundariamente, en la aventura oriental. Por otra parte, también forma el telón de fondo ineludible de la construcción de Ultramar por los ibéricos.

A partir de 1590-1620, disgregaciones consecutivas y cambio de clima [55]. Pero había nacido la economía-mundo. Modesta, ya que tan sólo afectaba a una reducida capa de hombres, de riquezas, de espacios costeros. Incorporada a la economía europea, entró a su vez en la respiración secular. Contribuyó incluso, por ruptura de arrastre, al paso, una vez más, de A a B [56].

¿Era necesario presentar, ya desde un principio, lo hipotético y moldear esta indiscutible realidad: la expansión europea, en el esquema conceptual de las hipótesis de coyuntura? El esquema, en realidad, es muy incompleto. Nos hemos esforzado, para la América del siglo XVI, en demostrar que los cuatro tiempos fundamentales de la economía [57] nacieron, ya, sobre el más importante de los tráficos que reunía las economías recién sometidas a Europa, que tenían desde allí tendencia a imponerse. Esta gestión arriesgada nos ha parecido

preferible a cualquier otra: permite, por lo menos, evitar los marcos nácionales y sus peligrosas mitificaciones.

Gracias a la anónima coyuntura, he aquí, pues, la aventura en su verdadera dimensión: la del núcleo numeroso de la Cristiandad occidental en busca de los fragmentos diseminados de la descendencia de Adán.

NOTAS DEL CAPÍTULO PRIMERO

1. *Examen critique de l'Histoire de la Géographie*, París, 1836-1839 [177].
2. *Memorias sobre a prioridade dos Descobrimentos Portugueses*, París, 1842. *Essai sur l'histoire de la cosmographie et de la cartographie du Moyen Âge*, [195], París, 3 vols., 1849-1852.
3. PING-TI-HO [352]; F. BRAUDEL, *Civilisation matérielle* [365]; L. DERMIGNY [484], t. I.
4. M. REINHARD y A. ARMENGAUD [354], pág. 107.
5. Los primeros ataques contra Corea datan de 1209; la resistencia en el sur de China continuó hasta 1279.
6. Durante el reinado del emperador Ming T'ai-tsu (1368-1398), asistimos a la elaboración de los registros fiscales llamados Registros Amarillos, que permiten tener anualmente —a pesar de algunas lagunas— el reparto regional de la población china.
7. PING-TI-HO [352], págs. 9-10.
8. M. REINHARD y A. ARMENGAUD [354], pág. 101.
9. PING-TI-HO [352], cálculos según el cuadro de la pág. 10.
10. Citado por AYANORI OKASAKI [350], pág. 33.
11. Citado por W. KRICKEBERG [575], págs. 410-415.
12. J. NEEDHAM, *5.° Coloquio* [209], Lisboa, págs. 113-135.
13. *Grosso modo* podemos adherirnos al juicio de V. M. GODINHO, sobre todo, aplicado a China (*Economía* [137], pág. 51): «Si comparamos el desarrollo del mundo asiático, en la Edad Media, este último se halla, a pesar de sus núcleos de capitalismo naciente, en estado de inferioridad en cuanto a las técnicas y a la organización económica».
14. Todo el Sur y el alto Yang-tse estaba por colonizar. Un gran cambio interno de la agricultura china: la sustitución progresiva de los arroces de maduración lenta, a partir del siglo XI, por los arroces precoces, permitió la extensión, paulatinamente, de la segunda y tercera cosechas.
15. ISHWARI PRASAD [116].
16. P. CHAUNU, *R. H.*, 1960 [523], y *R. H.*, 1964 [534].
17. P. CHAUNU, *L'Amérique* [528], pág. 22.
18. Cf. «Nueva Clío», vol. 26 *bis*, II parte, cap. V.
19. *Estimating aboriginal american population* [548].
20. J. E. S. THOMPSON, *Grandeur et décadence* [614], pág. 160; S. G. MORLEY, *The Ancient Maya* [589].

21. El núcleo *mexica*, el núcleo *chibcha*, el núcleo *inca*.
22. P. CHAUNU, *L'Amérique* [528], págs. 15-19.
23. Los conflictos entre poblaciones hinduistas e invasores musulmanes, la persecución en el siglo XVII de los cristianos en el Japón no fueron guerras de religión propiamente dichas.
24. H. PIRENNE, *Mahomet et Charlemagne* [279 *bis*].
25. H. TERRASSE, por ejemplo (*L'Islam d'Espagne* [464]) tiene razón en defender el encuentro, en este confluente privilegiado de la Península ibérica. CH.-E. DUFOURCQ (*L'Espagne catalane et le Maghreb* [445]), demuestra, con nuevas pruebas, la amplitud de las relaciones Islam-Cristiandad, en los siglos XII y XIII.

    Escribe por ejemplo (pág. 21): «La interpenetración y la profunda influencia por reacción inevitable no lograban siempre la asimilación; tenían por resultado el *engarce* de grupos musulmanes, los mudéjares..., y la supervivencia de grupos cristianos preislámicos, los mozárabes, en tierra del islam. Por otra parte, había en cada Estado grandes cohortes de esclavos mahometanos en los reinos cristianos y cristianos en país musulmán. Finalmente, desde el siglo IX, emires, sultanes y califas tenían la costumbre de tener en sus ejércitos contingentes de mercenarios cristianos constituidos en milicias. IBN KHALDUN nos dice por qué... En la época de los almorávides, el papel de estas milicias se había ampliado: ocuparon entonces Marruecos; de este modo, los mismos soberanos que tuvieron en España una actividad anticristiana y que desarrollaron la influencia andaluza en el Magreb, volvieron a introducir el culto católico en Marruecos, dado que las milicias tenían sus capellanes. Cuando los almohades habían empezado a levantarse contra los almorávides, el jefe de las fuerzas cristianas de Marruecos había dirigido la resistencia; era un noble catalán, el caballero Reverter, vizconde de Barcelona y señor de la Guardia de Montserrat. Uno de sus hijos se convirtió al islamismo y luchó más tarde en las filas almohades. Otro, que sólo sabía escribir y firmar en árabe, volvió a España y se hizo templario.»
26. J. CORTESÃO, *Los Portugueses* [111], pág. 502.
27. *Economía* [137], págs. 51-68.
28. LYBYER, *E.H.R.*, 1915 [321].
29. F. BRAUDEL, *La Méditerranée* [363], [364].
30 V. M. GODINHO, *Economia* [137], pág. 56.
31. KAMMERER [493]; MEILINK ROESLOEF [302]; PIRES, *Suma* [500].
32. El Egipto musulmán se hace más o menos, y de un modo involuntario, solidario de las empresas conquistadoras del Islam, como aquella que desde el año mil llegó a una dominación política y militar de la India.
33. G. DUBY, *L'économie rurale* [277].
34. R. DE ROOVER, *Lettre de change* [409].
35. P. PÉDELABORDE, citado por E. LE ROY LADURIE, *R. H.*, 1961 [384], pág. 8.
36. E. LE ROY LADURIE, *R. H.*, 1961 [384], pág. 9, e *Histoire du climat* [380].
37. E. LE ROY LADURIE [384], pág. 9.
38. La más notable de estas similitudes —por otra parte son inexplicadas— se sitúan entre el Mediterráneo y el mundo chino, al nivel de lo esencial, o sea el número de hombres. La población china pasó por un punto alto:

120-130 millones, probablemente, a principios del siglo XIII. Cayó a 65 millones en 1393. La caída fue del mismo orden en toda la Cristiandad. En China, como en Occidente, las cifras anteriores a la invasión mongol, como las de antes de la Peste Negra, casi no vuelven a encontrarse antes de los primeros decenios del siglo XVIII.

39. E. J. HAMILTON, *1351-1500* [317].
40. D'AVENEL [306]; BEVERIDGE [308].
41. En el Bordelais, por ejemplo, R. BOUTRUCHE (*La crise d'une Société* [274]), da, según Brutails, la caída del valor medio de la moneda de Burdeos, de 1361-1380, 10,17 francos germinal, a 4,42, de 1441 a 1460.
42. R. BOUTRUCHE, *La crise d'une Société. Seigneurs et paysans du Bordelais pendant la guerre de Cent Ans* [274], titula un capítulo del «Bordelais en crise»: «Influence des dévastations sur la réduction des ressources», páginas 247-264.
43. Cf., entre otros, J. CRAEYBECKX, *Les vins de France* [286]; J. DAY, *Les douanes de Gênes, 1376-1377* [315 *bis*].
44. W. ABEL, *Wüstungen* [305]; MAURICE W. BERESFORD, *Lost Village of England* [307]; *Villages désertés et histoire économique*, 1965 [329].
45. E. CARPENTIER, *Orvieto* [335]; E. CARPENTIER, *Annales E.S.C.*, 1962, núm. 6 [336], y Y. RENOUARD, *Population*, 1948 [355].
46. F. SIMIAND, *Recherches anciennes et nouvelles* [326].
47. POSTAN, *Cambridge Economic History*, 1941 [115].
48. Esta interpretación, dictada, inconscientemente, por alguna presuposición filosófica implícita, nos parece inadmisible. Resulta de una negativa del acontecimiento.
49. Especialmente en Cataluña. Cf. PIERRE VILAR, *La Catalogne*, t. I [466], páginas 461 y siguientes.
50. H. y P. CHAUNU, *Séville* [312], [313].
51. Cf. más abajo, págs. 58 y ss., y págs. 60 y ss.
52. Según un esquema que nos hemos esforzado en dibujar, P. CHAUNU, *Séville* [313], t. VIII, 2, págs. 382-395; debe precisarse con *Amérique* [528], páginas 48 y siguientes.
53. A través de LAS CASAS, fuente apasionada, sospechosa y sin embargo irreemplazable, tomamos conciencia de las modalidades menos admisibles. Cf. M. BATAILLON, *Études sur Bartolomé de Las Casas* [513].
54. Cf. más abajo, págs. 254 y ss.
55. P. CHAUNU, *Séville* [313], t. VIII, 2 *bis*, págs. 851 y ss.
56. P. CHAUNU, *Séville* [313], t. VIII, 2, pág. 38.
57. La hipótesis cuadracíclica ha sido desarrollada ampliamente en H. y P. CHAUNU, *Séville et l'Atlantique* [312], [313].

Capítulo II

Lenta maduración de los medios y de los pensamientos en la Cristiandad occidental, numerosa y por ende rica y próspera

La prosperidad se prolongó desde finales del siglo XI hasta mediados del XIV. El siglo XIII y los primeros decenios del XIV, período de aparición de las estructuras de la gran transformación espacial, son inseparables de la construcción, durante tres siglos, de una civilización material tradicional, que ha durado, *grosso modo,* hasta la revolución industrial y algunos de cuyos elementos no han llegado a disgregarse hasta nuestros días.

1. Cristiandad numerosa

Ante todo, un espacio. Aunque podríamos discutir en detalle el maravilloso fresco de Henri Pirenne [1], no nos atañe el hacerlo [2]. Sin embargo, para la historia geográfica —historia masiva del hombre en el tiempo y en el espacio—, no hay duda de que la invasión musulmana constituyó el gran acontecimiento.

1. «Mahoma y Carlomagno»

La invasión musulmana fue irreversible: mucho más que la primera [3] o la segunda [4] invasión germánica; mucho más que la invasión mongol [5]; mucho más, *a fortiori,* que la construcción, en detrimento de la Cristiandad oriental, del gran Imperio otomano. Rechazó, hizo

retroceder hacia el Norte [6] a una Cristiandad mutilada en su destino, profundamente consciente de esta mutilación [7].

¿Existió ruptura en el siglo VII? «En 633 [8] las tropas del primer califa Abu Beker se ponían en marcha hacia los confines sirios.» Diez años más tarde, «en 642 [9], el segundo califa Omar reinaba desde Samarcanda a Egipto, y de Arabia a las puertas cilicias». La primera expedición en dirección al Sur tunecino data de 640. Setenta años para someter al indomable Magreb. Sin embargo, en 702 un poder musulmán controlaba todas las costas de Berbería. En Tánger, una tropa de siete mil beréberes a las órdenes de uno de ellos, un tal Tarik. Ruptura del siglo VII; mejor aún, ruptura del siglo VIII. En seis años, de 710 a 716, la provincia más antigua del Mediterráneo latino —tal vez la más rica y una de las más pobladas, aparte Italia— cambió de campo. A esta altura puede situarse la ruptura.

En julio de 710 [10], un primer ataque bajo las órdenes del neófito beréber Tarif cerca del puerto que tomó su nombre, la actual Tarifa. En abril o mayo de 711, enardecido, he aquí a Tarik, otro recién convertido, con sus siete mil hombres al pie de Jebel Tarik (Gibraltar) y el 19 de julio de 711, en el río Barbate, la derrota de la aristocracia visigótica bajo las órdenes desafortunadas de don Rodrigo. Minada por las luchas de clanes (los partidarios del antiguo rey Vitiza abandonaron a Rodrigo en plena batalla), la delgada corteza de la monarquía visigótica se desmoronó, dejando inerte y más o menos consentidora a la masa hispanorromana, mientras que las comunidades judías, perseguidas por una ortodoxia escrupulosa en este país mal curado de la herejía arriana, daban la mano a los invasores. En 711, la caída de Córdoba y, ya a partir de 712, por la abertura beréber, un importante ejército árabe. A los doce mil beréberes de Tarik se unieron dieciocho mil sirios y orientales. *Hispania* estaba hundida. En 721, una incursión alcanzó Toulouse; en 722, la caballería beréber asoló, en el centro de la Galia, las tierras de Langres y Sens. En Poitiers fue puesto el tope de contención. Por un momento la frontera mordió, a través de los Pirineos, la Septimania narbonense, mientras que en las viejas montañas cerradas del complejo cantábrico, allí donde las civilizaciones de la edad de la piedra habían burlado durante mucho tiempo a Roma y al pálido epígono visigótico de Toledo, arraigaban las bases modestas de la España de la Reconquista. En un principio reunió a una veintena de nobles godos, en el macizo cantábrico de los Picos de Europa; mejor diremos, rudos montañeses a los que casi no tocó la evangelización. El éxito visigótico de Covadonga (718) precedía a Poitiers (732). De 739 a 757, los nietos de los vencidos en el río Barbate forjaron alrededor de Alfonso I el Católico el núcleo de la más vieja *Hispania* cristiana.

2. Un Mediterráneo empujado al Norte, bajo el signo de la Cristiandad

Hacia 750, he ahí una Cristiandad latina reducida y, durante muchos siglos, estrechamente cerrada en el Sur. Lo que perdió en el Sur metódicamente, lo fue ganando en el Norte. ¿Se ha establecido el paralelo que se impone entre la invasión musulmana, pujante oleada de beduinos rechazada por el breve [11] retorno xerotérmico del siglo V al X, y la invasión normanda? Los beduinos seguían siendo dueños de la mitad meridional del Mediterráneo. Los normandos fueron, finalmente, absorbidos. Su prosperidad, tengámoslo en cuenta, estaba en parangón con el sol que fundía los hielos, liberaba sus mares obstruidos, les daba campos y prados en lugar de líquenes. La Cristiandad latina mutilada se vio engrandecida con la Península escandinava, ganada para el cristianismo latino.

Buena parte del terreno perdido en el Sur fue recuperado en el Norte. A partir del siglo XIII y del XIV sobre todo, el largo período glacial que va del siglo XI al XVIII hizo perder a la latinidad el terreno ganado durante la anomalía caliente del siglo V al X. El frío y la humedad responsables, en parte, de la explosión de las pestes del siglo XIV habían constituido, por lo menos, un desafío constructivo.

Entre la Cristiandad latina y la latinidad, que las oleadas de los bárbaros germánicos habían dejado, poco más o menos, intacta en su equilibrio y en sus relaciones con el Este y el Sur, existió una ruptura fundamental, pues, que era necesario subrayar desde un principio. Punto final de la Latinidad, al Oeste, *Hispania*, lentamente al principio y después reconquistada bruscamente, se convirtió, modificación radical, en la marca meridional de la Cristiandad latina.

3. El invento fundamental de la Edad Media

La Cristiandad latina tuvo en adelante su centro de gravedad entre el Loira y el Rhin: una mitad de la Galia, la llanura del Po, el sur de Inglaterra, el fragmento más occidental de la antigua Germania. Al Sur, un viejo país amenazado; al Norte y al Este, un mundo nuevo, colonial, donde dominaban las rozas con largas rotaciones, de artiga en artiga. De fines del siglo X a fines del XIII, a pesar del cambio que se esbozaba, la Cristiandad occidental beneficiábase todavía de buenas condiciones climáticas. Todo se estropeó realmente entre 1290 y 1350, y la historia minuciosa de la peste de 1348 muestra la acción determinante de un invierno frío y húmedo [12].

Desde el siglo XI hasta principios del XIII, según el esquema hecho clásico por Georges Duby [13], anotemos con Bertrand Gille [14]: «El

paso de un sistema agrario primitivo que utilizaba principalmente la fuerza humana; que no poseía en una gran medida más que un utillaje de madera y de piedra apenas modificado desde las épocas prehistóricas; que procedía a una amplia extensión de los cultivos en el espacio y el tiempo (cultivos itinerantes y rotación bienal); a un sistema evolucionado caracterizado por la domesticación de las fuerzas auxiliares, naturales o animales; la utilización cada vez mayor del hierro en el utillaje; la reducción de los períodos y de los espacios improductivos. Esta transformación permitió rendimientos superiores: las poblaciones medievales dispusieron entonces de una alimentación más abundante y mejor adaptada».

4. Alimentos

Consideremos la revolución agrícola —la revolución del pesado arado de ruedas y reja de hierro—; la revolución de los potentes atelajes revalorizadores de los suelos profundos; la revolución que dominó los pantanos, los bosques..., que condujo a un terruño humanizado a 80, 90 o 100 %, y por lo tanto a una red continua de presencias humanas, al hombro con hombro de la eficacia y de una comunicación verdadera; Georges Duby [15] ha puesto de manifiesto de qué modo esta revolución nació en algunas *villae* piloto, a título experimental, de la época carolingia. Esta revolución supuso la aparición de la collera [16]. Por lo tanto, una vez más, se aplica la ley que quiere que el invento brote en la angustia del desafío, en período de contracción y de dificultad, y que pertenezca tan sólo a una minoría. Después de lo cual vienen los períodos de crecimiento fácil por la difusión. El siglo XIII, fecundo en los dominios relativamente secundarios regidores de la mutación marítima y comercial, al término de una larga fase de crecimiento fácil y de prosperidad compartida, representó, pues, para lo esencial, un período de difusión en superficie y de generalización del progreso.

5. Y hombres

Este conjunto de cambios técnicos —el más importante entre el cambio del calcolítico y el que presenciaron los siglos XIX y XX— trajo consigo un cambio fundamental de la cantidad de hombres. «El irresistible empuje de los roturadores [17] —según la expresión de Marc Bloch— caracterizó los siglos XI, XII y XIII. El crecimiento de la población no se puede calcular directamente, pero se pone de manifiesto por un conjunto de indicios convergentes observados en Francia, en los Países Bajos, en Inglaterra, en Italia, en Alemania»

y en toda la España cristiana. Carecemos de conocimiento directo, por falta de elementos estadísticos de base [18], sobre el nivel de la población antes de 1348. Pero medimos con un poco más de rigor el prodigioso repliegue de la segunda mitad del siglo XIV. Veamos Cataluña. El punto de partida del gran reflujo: «1333: el *mal any primer*» [19]. Entre la cúspide de finales del siglo XIII, el hundimiento de principios del XV, la caída fue del orden de más de 2 a 1. Es necesario esperar el siglo XVIII para que sea reconstituido un tejido comparable. Conocemos las discusiones apasionadas, en Francia, alrededor del estado de las parroquias y de los fuegos de 1328 [20]. Una media razonable entre 12,5 y 15,6 millones. Pero en 1328, Francia se recuperó mal de la terrible hambre de 1315-1317, la primera del triste siglo XIV. El nivel de finales del siglo XIII era, pues, sensiblemente mejor. He ahí Provenza, con un territorio constante [21]: 70 000 fuegos en 1315, 30 000 en 1471, 130 000 en la época de Expilly (1765) [22]. Teniendo en cuenta una reducción bastante constante de los fuegos, en relación con la disociación de la gran familia agnaticia, el nivel del siglo XIII no se recobró antes de finales del XVI, incluso hasta principios del XVIII. En una palabra, la población de la Cristiandad separada del Mediterráneo y rechazada hacia el Norte [23] aumentó a mediados del siglo XIII a un nivel sensiblemente comparable al alcanzado en el mismo espacio a mediados del siglo XVI [24]. Una Cristiandad latina de 40 a 45 millones de almas con densidades de 25-30 habitantes por kilómetro cuadrado en el centro, jamás inferiores a 5-6 en la periferia. Ésta fue su suerte. Mientras ocurriera así, la Cristiandad no podía ser amenazada peligrosamente.

2. Los movimientos de Asia

Sin embargo, mientras que los roturadores con la pesada hacha y el ambicioso arado labraban nuevos paisajes jamás sospechados, el Asia de las estepas estaba en plena efervescencia. Se preparaba un siglo XIII amenazador para los sedentarios, de la Cristiandad occidental a China, pasando por Irán y la India.

1. El punto de equilibrio frágil del siglo XII

Con todo, a fines del siglo XII imperaba la calma. Las viejas civilizaciones habían digerido la última oleada de conquistadores nómadas [25]. China estaba dividida. Al Sur y a lo largo del Yang-tse, la dinastía nacional de los Song; al Norte, «el reino tongus de los Djürt-chat, Ju-chen o Kin» asimiló prácticamente sus nómadas [26].

Parecía cercana la fusión, o por lo menos era posible. Al Oeste de China, al Nordeste de Tarim, de Turfán a Kucha, los turcos Uigur, de cultura búdica y nestoriana. La Transoxiana e Irán pertenecían a los sultanes de Khwârezm, turcos musulmanes, iranizados casi por completo. En Siria y en Egipto gobernaban los ayyubíes. Kurdos de raza, estaban casi por completo arabizados, es decir, asimilados al viejo fondo oriental de cultura heleno-árabe. Sobre Anatolia se extendía la dominación de los turcos selyúcidas profundamente iranizados. Para la Cristiandad, dos elementos positivos. Las profundas divisiones del mundo musulmán favorecieron la reconquista parcial de los dominios perdidos en Asia Menor y Siria, gracias a los esfuerzos de Alejo Comneno y de los cruzados latinos. Más prometedor, todavía, el extraño dinamismo del nestorianismo criptocristiano. Esta forma un poco desviada del Cristianismo, ¿acaso no estaba precediendo al Islam en el *no man's land* dinámico de Asia central? «Una carta de 1009 dirigida al patriarca nestoriano (de Bagdad) Juan VI, citada por Bar Hebraeus, dice que 200 000 turcos keraít se hicieron bautizar con su kan.»

Una forma un poco bastarda del Cristianismo se estaba extendiendo y entraba en composición con el viejo fondo chamánico. ¿Qué importa? ¿Acaso no ocurrió lo mismo a principios de la evangelización de la cuenca del Mediterráneo? Algo se filtró, terriblemente deformado, desde fines del siglo XIII, de este prodigioso restablecimiento de la misión, de la constitución lejana, por detrás de la marea alta del Islam, de otras cristiandades. Sabemos [27] el papel desempeñado por las afabulaciones sobre los datos reales, en lo que podemos llamar la estrategia planetaria de fines del siglo XIV y del XV. Pocos efectos sobre las decisiones de los príncipes y de los mercaderes; una acción indiscutible, sin embargo, sobre la constitución de un terreno psicológico colectivo favorable a la gran aventura.

2. La conmoción motor

Este conjunto de equilibrios favorables a los extremos sedentarios de poblamiento denso, de una parte, y a la Cristiandad oriental y occidental, por otra, se hallaba comprometido por la gran conmoción mongol. Su historia está bien escrita, por lo menos en relación a lo que permiten las fuentes [28]. Hay que situar el epicentro de la conmoción al Este de la actual Mongolia y a fines del siglo XII; geográficamente, en el lindero del bosque y de la estepa, en el punto de encuentro de los mongoles del bosque y de los mongoles de la estepa. René Grousset anotaba [29]: «... en el siglo XII el Estado de Mongolia había ya retrocedido en relación con el siglo IX. En la época de su

dominación sobre el Orkhon los T'u-kin, y sobre todo los Uigur, habían empezado a desarrollar allí centros agrícolas». ¿Cómo no hacer intervenir, ahora que los ritmos de las fluctuaciones climáticas son mejor conocidos [30], a pesar de las justas objeciones de prudencia del mejor especialista, Emmanuel Le Roy Ladurie, la hipótesis del cambio, a partir del año mil, de la tendencia secular al recalentamiento? Una misma causa cortó el camino vikingo y empujó a los mongoles a la aventura. Poblaciones con un género de vida devorador de espacio, situadas en los límites del orbe, los mongoles salieron de los confines de la inhospitalaria taiga a causa del empeoramiento de las condiciones climáticas. Perteneció al más genial de los jefes de la estepa anteriores a la pólvora, *ultima ratio* y salvación de los sedentarios, el encarnar este momento histórico. Se hicieron tentativas para formar federaciones, en el siglo XII, entre las tribus diseminadas de la estepa y las tribus dispersas de los bordes de la taiga. Las numerosas varas de madera con que hacían el pequeño tubo de escape colocado en lo alto de la yurta de fieltro para la salida del humo y la ventilación, dan fe de que el mongol seguía siendo, en un principio, un vecino de la gran selva subpolar. Todo empezó a principios del siglo XII con un jefe de talla, Yesugei, salido de la estirpe de los prefederados mongoles, según la tradición gengiskánica. Temudjin, el futuro Gengis Kan, nació hacia 1167, y era hijo de Yesugei. En una primera etapa, se convirtió en federador de las tribus mongolas. Las condujo a la victoria sobre el enemigo tártaro. Estos primeros éxitos se alcanzaron, a la sombra tutelar del kan de los keraít, sobre los nómadas próximos a China, en proceso de asimilación con ella. Mongoles salvajes, mongoles bárbaros y mongoles asimilados a los chinos acabaron por federarse entre 1204 y 1207. Proclamado Gran Kan [31] (primavera de 1206), Temudjin había heredado, en 1204, un rudimento de cancillería. El Asia de las estepas, a principios del siglo XIII, estaba organizada para la sumisión de los sedentarios.

3. En el punto de partida de la efímera China mongol

La conquista del Norte de China, empezada en 1211 contra el reino bárbaro de los Kin que ocupaba la llanura loésica, fue terminada en 1234 por los sucesores del Conquistador, siete años después de su muerte (1227). La enorme tarea siguió acrecentándose. Sucesivamente fueron cayendo Persia, Norte de China, los nómadas de los extremos no eslavizados entre el Ural, el Volga del lado de Europa y los principados rusos del bosque. Es difícil poder apreciar en qué medida estas desgracias que afectaban, una vez más, a la Cristiandad

oriental fueron sentidas, inmediatamente, en el Oeste, como un peligro virtual para la Cristiandad occidental. Una división antigua, la distancia, la certeza de la prosperidad y del número de constructores de catedrales explican, sin duda, esta relativa indiferencia, mientras que los turcos de Anatolia y los principados rusos prestaban juramento. Quedaba la China profunda del Yang-tse y de la costa Sur, más numerosa ella sola que todo el imperio mongol, tan maciza como las dos Cristiandades y una parte del Mediterráneo musulmán. La conquista de esta China, hasta entonces siempre al abrigo de los turco-mongoles, empezó en 1268. Después de cinco años de incertidumbres, el bajo Yang-tse fue barrido por completo, de 1273 a 1276 (toma de Hang-che-u). Tres años fueron todavía necesarios para el Sudoeste de China, que es, debemos tenerlo en cuenta, una China costera. Todo terminó en 1279. Acabada la conquista, el emperador mongol, convertido en chino, se dedicó a reagrupar las posesiones periféricas. La dominación de la dinastía mongol duró (1280-1368) poco menos de un siglo. Raras veces una victoria tan completa se ha revelado tan frágil con la prueba del tiempo. Desde fines del siglo XIII, los mongoles de China fueron casi totalmente asimilados. De todos modos, no hay que tomar el incidente a la ligera: parece claro que los cataclismos unidos en China a la invasión mongol, debieron de llevar consigo la muerte de sesenta a sesenta y cinco millones de hombres, de 15 a 20 % de la humanidad. *Grosso modo*, un desastre comparable al que se abatió, sesenta y cinco años más tarde, sobre Europa, o en la primera mitad del siglo XVI, sobre la humanidad precolombina.

Los años del paso del siglo XIII al XIV fueron capitales desde cualquier punto de vista. Por aquel entonces, China oscilaba entre tres posibilidades «exógenas» que le ofrecía el aumento de las redes de comunicación con Asia central, consecuencia evidente de su asimilación al Asia mongólica. Estos tres caminos se llamaban: el budismo, el islam y el cristianismo nestoriano. Kubilai († 1296), el kan unificador de China, favoreció el budismo, un budismo que, incluso si era rechazado en la India, federaba a China con el Asia indogangética en el seno de un Asia de los monzones netamente separada en pensamiento y en espíritu de los monoteísmos mediterráneos. La elección búdica caracterizó en un siglo a la dinastía mongol, al precio, es verdad, de un episodio sangriento: en 1307, un pretendiente musulmán, el príncipe Ananda, fue apartado del trono. La política religiosa de la China mongol puede, en esta época, definirse así: preferencia búdica y tolerancia simpática con respecto al cristianismo nestoriano. «En las grandes solemnidades cristianas, a ejemplo de sus predecesores [32], [Kubilai] se dejaba presentar por los sacerdotes nestorianos ligados a su *ordu* los evangelios, que incensaba y besaba piadosamente. En 1289, instituyó incluso una oficina especial, el *chong-fu-sseu*, encargada de la administración del culto cristiano en todo el imperio.» Ésta fue, muy por encima, embellecida por la imaginación del genial veneciano, la situación que Marco Polo, perfecto

producto de la *pax mongolica*, hizo ver mucho tiempo después a los cristianos de Occidente, cuando en China ya había terminado por completo. Esto halagó tanto más a la Cristiandad occidental del siglo XIV, cuanto que ésta se hallaba debilitada por el hambre y la peste y atacada de frente por el imperialismo otomano.

Paradójicamente, la Cristiandad latina nada retuvo de la gran amenaza que vino a morir a las puertas de los reinos latinos de Polonia y de Hungría. Más paradójicamente aún, cuando Tamerlán el transoxiano (1336-1404) lanzó hacia fines del siglo XIV por los caminos de Gengis Kan la última oleada de nómadas de las estepas empujados por la modificación plurisecular de los climas, la Cristiandad latina, cuyo número ya no la protegía, pero a la que la distancia amparaba mejor que una armadura, ocupada en sus propios problemas, reaccionó poco, mal y a destiempo. De esta última oleada, más peligrosa, puesto que era musulmana, la Cristiandad latina sólo vio el aspecto favorable: una querella del Islam, un golpe asestado a las empresas concretas de los musulmanes sedentarios de la meseta de Anatolia, un descanso, pues, en el proceso de desmantelamiento de los Balcanes cristianos, que, a pesar del cisma, le concernía. Marco Polo fue el gran responsable de esta situación. Digamos mejor, el éxito del libro de las maravillas del Mundo, *Il Milione*, en italiano se explica porque la instantánea caducada que conservaba de Extremo Oriente era la que convenía mejor a la Europa angustiada de los siglos XIV y XV.

A fines del siglo XIII, por una singular simplificación política, cuatro kanatos abarcaban casi toda Asia: China, Mongolia, Asia central, Persia-Siberia occidental-Rusia. ¿Al precio de cuántas destrucciones? Para China, una reducción de la mitad de su poblamiento primitivo. Menor densidad, acá o acullá, del tejido humano, seguida de una gran paz; esta *pax mongolica*, cantada por los historiadores del siglo XX, ¡...una buena paz de los cementerios! Y sin embargo, la pacificación facilitó la libre circulación de las caravanas, que alcanzaban el Sur, y las que llegaban al Norte del mar Negro. Después de la tormenta que fragmentó y cortó, la *pax mongolica* llevó consigo una gigantesca puesta en comunicación, a un nivel jamás obtenido, de China, de Irán, de Asia central y de la Cristiandad oriental. Gengis Kan..., un Magallanes de la caravana. A finales del siglo XIII las comunicaciones terrestres a través de la inmensa masa desértica de Asia central —una masa que la distorsión secular fría y húmeda del clima hizo algo menos rebelde— pasaron por el *maximum* absoluto que podían alcanzar antes de los ferrocarriles. Nada muy impresionante, ciertamente. Nada tampoco que permitiera mantener un ver-

dadero comercio, incluso al nivel modesto del que, por el monzón de los navegantes musulmanes, el mar Rojo, la escala del sur de Siria y de Egipto, se llevaba a cabo con la India bajo dominación musulmana y la Insulindia productora de especias. Se puede hablar, por lo menos, de una permeabilidad entre Europa y China, al nivel de algunos hombres y de un enjambre de imágenes.

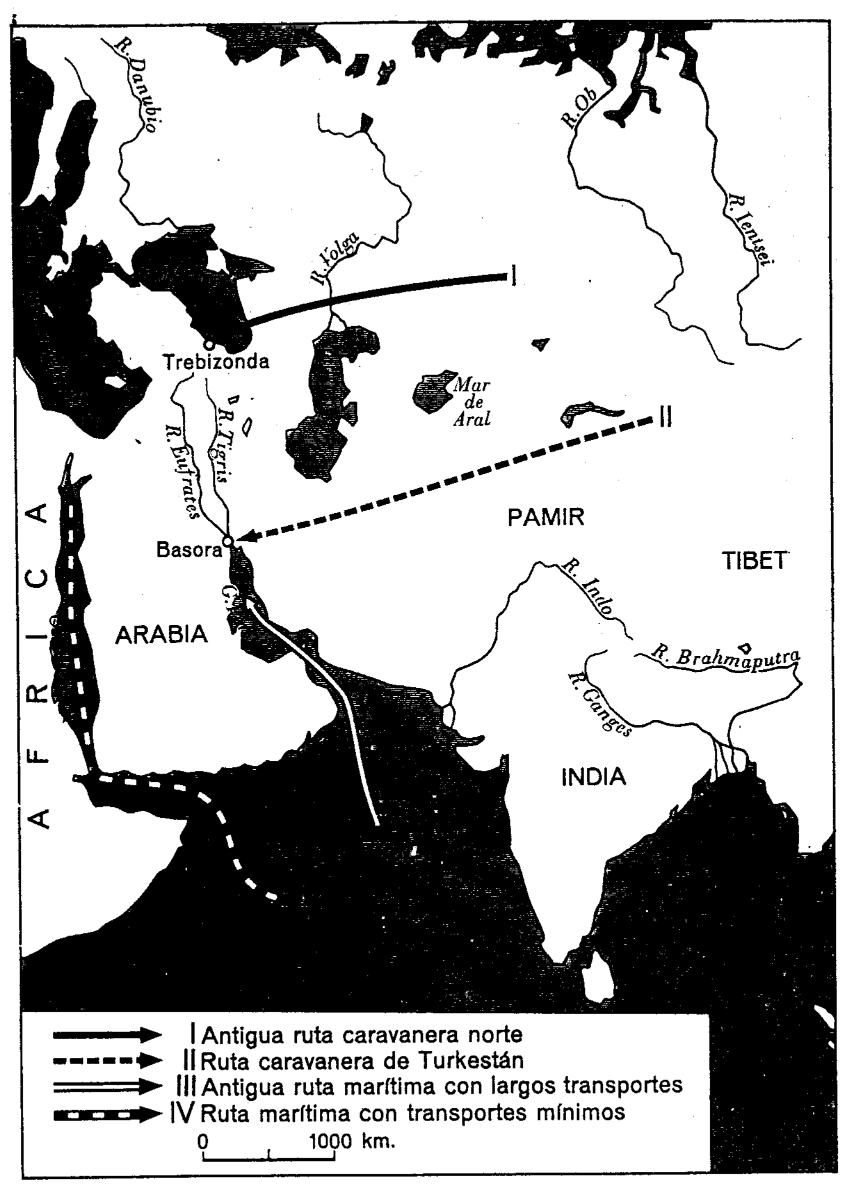
4. El Asia mongol y sus testigos

Marco Polo es el genial testigo del cambio de permeabilidad, después de la invasión mongólica, de Asia central.

a) *Marco Polo.* Una familia de comerciantes de la colonia veneciana de Constantinopla, Nicolo Polo, y Maffeo, su hermano, salieron de viaje, en 1260, a través del actual Sur de Rusia, el kanato mongol de Qiptehaq. De 1262 a 1266, por la ruta de las caravanas mongoles de Asia central, se deslizaron del Volga a Pekín. En 1269 estaban de vuelta a San Juan de Acre. En 1271, segundo viaje hacia China, acompañados por el hijo de Nicolo, Marco Polo. Por Persia (para evitar la Transoxiana sublevada contra el poder mongol), por el Khorasán, Nichapur, Cheburgan y Balkh. Una vez más, el camino terrestre, o sea el camino mongol y no la vía marítima de los navegantes árabes que hubiera conducido a los tres cristianos del nuevo orden a la verdadera China, la de los Songs en el Sur. Helos aquí en Kan-cheu (los confines de la estepa asimilada a China), en Ning-hia, la antigua capital del Tangut. Con qué sorpresa, en estas tierras búdicas, los viajeros descubrieron la existencia de comunidades prósperas de cristianos nestorianos. Estamos en la China mongol que Marco Polo, conservador de arcaísmos, llama, al modo mongol, Cathay.

Como trabase amistad con Kubilai, Marco Polo, al servicio de los mongoles chinos, recorrió el Norte de China, después las marcas del Sur, nuevamente conquistadas, teniendo por único intérprete, según parece, su conocimiento del persa. El persa era el inglés de la China del siglo XIII: ¿cómo afirmar mejor la puesta en comunicación terrestre del Imperio de las estepas? En 1291, Marco Polo inició el camino de regreso. Viaje premonitorio, se efectuó, en parte, por mar, puesto que entonces ya las rutas terrestres arcaicas, agrestes y paradójicas, una a una, se fueron cortando para siempre. Pasó por Trebisonda, Constantinopla, y llegó a Venecia en 1295. Prisionero de los genoveses en 1298, Marco Polo dictó en su prisión, en el palacio *delle Compere de San Giorgio,* a su compañero Rusticello de Pisa, el *Libro de las Maravillas del Mundo,* transcrito y difundido en francés[33]. En 1307, la obra empezó su asombrosa carrera. Fue copiada, traducida, imitada, y luego difundida a saciedad en la época de la imprenta, y esto hasta principios del siglo XVII, bastante después de la utilización de las vías eficaces, las vías marítimas directas. Marco Polo contribuyó a fijar en el Occidente cristiano de los siglos XIV y XV la imagen arcaica de Asia en la cumbre frágil del gran Imperio mongol. Gracias a él, el Asia de finales del siglo XIII fue la contemporánea de Cristóbal Colón.

b) *Y los otros.* Alrededor del relato de Polo[34], un cierto número de testimonios se organizaron, deberíamos decir, cristalizaron



MAPA 2. — Las comunicaciones a través del continente asiático en la época de Marco Polo

en la memoria colectiva de los siglos futuros. En la atmósfera de la estrategia planetaria de la Eurasia mongol, naturalmente, Piano di Carpine y Rubrouck [35]. Sabemos de qué modo el concilio de Lyon (1245), a la vez inquieto y consciente de la probabilidad que podía constituir la indeterminación religiosa mongol, había mandado simultáneamente al dominico lombardo Ascelino a Armenia y a un franciscano, Piano di Carpine, al kanato del Volga.

Piano di Carpine descubrió un orden mongol hostil. Temió por las marcas extremas de la Cristiandad latina, Prusia y Livonia. Puso en guardia insistentemente. La *Historia Monalorum* (alrededor de 1250) fue poco difundida. Encontramos en ella el punto de partida sin duda del preste Juan, cuya fortuna hizo Marco Polo. Entre el mundo peligroso de Piano di Carpine y la gran Asia mongol tranquilizadora y tutelar de Polo, más próximo del primero que del segundo, otro franciscano, Guillermo de Rubrouck (Rubruquis). Su viaje duró tres años (1253-1256). Su misión, ligada a los proyectos de cruzada de san Luis —le condujo a Karakorum junto al kan Mangu— participó esta vez sin ambigüedad en el sueño de cerco del Mediterráneo musulmán. Su testimonio es contemporáneo del del judío Gregorio Abulfarig, Bar Hebraeus, de gran valor.

Después de la cúspide alcanzada por *Il Milione,* con el derrumbamiento progresivo del poder mongol y el regreso consecutivo a la anarquía en Asia central, la información se detuvo, y se dio libre curso a la imaginación sobre las bases de los datos trasmitidos por Marco Polo. Cuando Hayton, por ejemplo, en su *Historia general de los tártaros* (murió probablemente en 1307), salió de Armenia que conocía bien, fue para dar vida en el más allá oriental a los monstruos más curiosos. Hayton recogió el bestiario de Vezelay que fijaba en la piedra, en la época ya lejana de la segunda cruzada, cinocéfalos y esciápodos. De Hayton a Mandeville se opera un progreso en lo imaginario.

Todo estaba ligado en la obra de Jean de Mandeville, el famosísimo campeón del exotismo fabuloso. Sus peregrinaciones duraron treinta y cuatro largos años, de 1332 a 1366, en la cuenca oriental del Mediterráneo y a tavés de los kanatos en descomposición. Mandeville murió en Lieja en 1372. Su éxito fue prodigioso. Todavía era reeditado corrientemente, en pleno siglo XVIII, con imágenes que multiplicaban el poder evocador del texto. Mandeville alimentó la imaginación de Colón, casi tanto como Marco Polo.

En las páginas del libro, el lector veía surgir al preste Juan con capa, a toda una gama de monstruos con formas humanas, de animales fabulosos, hormigas gigantes guardianas del oro de las minas donde maduraba el precioso metal. Con la rarefacción de las comunica-

ciones a través de Asia central, Asia, cuna de los sueños, se hacía cada día más temida y más tentadora.

3. Los equilibrios en el Mediterráneo

Sin embargo, no era Asia la que estaba en el centro de las motivaciones de los descubrimientos puesto que, de todos modos, un nivel de comunicaciones, débil pero suficiente, estaba asegurado por una de las cuatro vías precarias [36] que tradicionalmente aseguraban el paso. La apertura se hizo a un nivel más modesto. No implicó, en un principio, la totalidad del Occidente cristiano.

1. Un Mediterráneo atlántico: un Atlántico mediterráneo

Un pequeño trozo de España, un trozo de Italia. Todo se jugaba en los confines del Mediterráneo y del Atlántico, en la frontera amenazada de la Cristiandad y del Islam. Las razones económicas mandan, ciertamente, sin exclusiva. Ya que el hombre es total.

Vitorino Magalhães Godinho [37] tuvo el mérito de trazar las grandes líneas del capítulo mediterráneo italiano, del descubrimiento. Mejor, de colocarlo de nuevo en su verdadera perspectiva y hacer su balance: el de un fracaso.

2. El destino particular de la Península ibérica

Como la Península ibérica, más pronto y menos profundamente, Italia fue una frontera dramáticamente disputada. Ante todo, entre el Este y el Oeste. Estuvo en el núcleo de la *Reconquista* bizantina en la época de Justiniano. De todas las provincias occidentales, Itália fue la que estuvo durante más tiempo ligada al sistema bizantino. A fines del siglo VII, cuando la mitad meridional del Mediterráneo, de Siria al Magreb, había pasado bajo la dominación árabe, Italia permanecía cubierta por las potentes flotas de la Romania. En el peligroso Mediterráneo, nacido para doce siglos con la intrusión del Islam, la suerte de Italia se encontró ligada a la potencia naval [38]. La España visigótica, dejada al descubierto por la retirada bizantina en 624, pagó con la sorpresa total del río Barbate su incapacidad para controlar el estrecho de Gibraltar. El repliegue del sistema de protección naval bizantino sobre la Grecia de Asia Menor entregó Cerdeña, Sicilia, las costas de Calabria y de Apulia a una serie de

ataques y a una ocupación árabe momentánea. La *Reconquista* del Sur de Italia estuvo a la vez ligada a la reconstrucción de la potencia bizantina en el siglo XI [39] y a la intervención normanda. Italia aprendió, pues, en una ruda escuela, el coste de la potencia naval.

3. ITALIA Y LA «ROMANIA»

El repliegue de la Romania sobre una base territorial cada vez más estrecha no cortó las relaciones de Italia con el Mediterráneo oriental, sino muy al contrario. Pero la dirección iba a cambiar de campo. La sombra de la Romania se extendió durante mucho tiempo sobre la Península italiana. En adelante, la potencia de las ciudades italianas marítimas y comerciales, Venecia, Pisa, Génova, penetraría y ejercería el mando sobre el mar griego, que se convertiría en un mar italiano. Numerosa y privilegiada por la cultura, en la medida en que era la provincia más oriental y más meridional de la Cristiandad latina, la menos afectada, a pesar de los lombardos, por las invasiones germánicas, Italia desempeñó un papel capital en la reconstrucción, después del hundimiento y la ruptura, de las comunicaciones a través del Mediterráneo. En el nuevo complejo de las relaciones Este-Oeste a partir del siglo XI, en el momento del nacimiento de Europa, Italia fue la pieza maestra.

4. LAS CUATRO RUTAS DE ASIA

Desde fines del siglo XI, la cuenca del Mediterráneo comunicaba con el Extremo Oriente por cuatro rutas, cuyas extremidades occidentales eran controladas por completo por las ciudades italianas [40]: dos rutas puramente terrestres, las rutas de las caravanas. Rutas de la seda, y rutas de las baratijas chinas, comprometidas bastante a menudo. Rutas mediocres y arcaicas.

a) Una de ellas pasaba al Norte. Unía a China con el mar Negro por el lindero forestal de la gran estepa del sur de Siberia.

b) Otra franqueaba, de oasis en oasis, el desierto de Turkestán y alcanzaba, a través de Irán, el fondo del gorfo Pérsico, donde encontraba el fragmento terrestre de una de las dos vías marítimas. Las vías marítimas del océano Índico árabe pueden definirse bastante bien como una navegación transoceánica con los medios y las técnicas de un gigantesco cabotaje.

c) Otra ruta más antigua llegaba, desde la India, Malaca o Insulindia, al fondo del golfo Pérsico. Un largo transporte franqueaba el desierto y desembocaba, a través del Creciente Fértil, en una de las escalas de Palestina o de Siria.

d) Una ruta más reciente y más perfeccionada terminaba en el fondo del mar Rojo, en los golfos de Aqaba y de Suez. La vía de tierra hasta Alejandría estaba, entonces, reducida al mínimo. Desde que el contacto comercial se estableciera entre la cuenca occidental del Mediterráneo cristiano y los extremo-orientes, cada una de estas rutas conoció muchos avatares.

A principios del siglo XIII, las vías terrestres estaban comprometidas: la ruta marítima Sur se vio amenazada a fines del siglo XIII; la ruta marítima Norte, en la segunda mitad del siglo XIV; las vías terrestres, una vez más, a fines del XIV con la aparición de Tamerlán. Nunca lo fueron todas a la vez. Las vías marítimas, sobre todo, eran bastante flexibles para hacer frente a una demanda creciente desde el siglo XI. En función de este gran comercio, que realizaban las ciudades italianas del Norte, se crearon y perfeccionaron los instrumentos del capitalismo comercial.

5. Los medios comerciales italianos

En el punto de partida, la sociedad comanditaria [41]. Su origen es tal vez oriental [42]. Trátase de una sociedad temporal que dura el tiempo de una campaña. Venecia, en el siglo XI, proporcionó ya un modelo acabado de la misma. Comandita, «la sociedad concluida [43] entre un capitalista que proporciona todo el capital sin desplazarse y un comerciante que se desplaza sin aportar capital». Otro tipo de sociedad efímera, la concluida entre un capitalista, que proporcionaba la parte más importante del capital sin desplazarse y un comerciante que unía a su actividad la aportación de una fracción de capital. En Venecia recibía el nombre de *Colleganza;* en Génova, que hablaba latín, *societas maris.* Las grandes experiencias del siglo XIII tenían por nombres la tendencia a la permanencia de la sociedad, con las «sociedades de nombre colectivo», las «sociedades de todos bienes», la comandita múltiple, que dividía el riesgo, la banca de depósito, la letra de cambio [44], la contabilidad por partida doble [45]. Este conjunto de perfeccionamientos acabó de tomar forma definitiva en los primeros decenios del siglo XIV. Más allá y hasta la revolución del descuento, a principios del siglo XVII, hubo multiplicación, vulgarización, extensión geográfica. América fue conquistada y explotada, Insulindia, la India y China fueron alcanzadas por las influencias directas del gran comercio europeo con las técnicas y los medios del capitalismo italiano del siglo XIII, el capitalismo de las escalas de Levante.

A fines del siglo XIII, Venecia y Génova dominaban el tráfico oriental. No sin revueltas, no sin dificultades. En resumen, Génova [46]

apoyaba al kan mongol de Persia contra el Egipto mameluco, mientras que Venecia permaneció estrechamente ligada a Egipto, que ocupaba la mejor posición. Después de la caída de San Juan de Acre en 1291, las relaciones eran muy tensas. La cruzada interfería el comercio. Génova tenía tras de sí al papa y a la Cristiandad; la posición de Venecia era difícil. Durante veinte años, la más potente ruta de comercio oriental fue interceptada (la que iba a Alejandría) menos por los musulmanes que por los cristianos. En ese momento de extrema tensión se sitúa la obra del mallorquín Ramon Llull [47] (1235?-1316?) cuyo pensamiento es como una función de una potente geopolítica planetaria. En ese momento fugaz de dificultades se sitúan las primeras tentativas de descubrimiento espacial sin mañana de las ciudades italianas.

6. Fin del siglo xiii: El comercio marítimo italiano en el Atlántico

El último cuarto del siglo xiii contempló, conquista de importancia, la primera travesía masiva mediterránea de las columnas de Hércules. Problema de equilibrio y de salida, pero problema delicado por excelencia, por razones que dependen de las técnicas del mar. Se pasaba fácilmente del Océano al Mar interior; pero era más difícil el camino contrario. Se precisaban navíos de altos bordos y provistos de puentes para afrontar cómodamente las grandes olas del Océano. Durante mucho tiempo, el espacio mediterráneo fue considerado como un sistema cerrado, tal como afirmaba todavía, no sin nostalgia, Constantino VII Porfirogeneta [48] en *De Thematibus*, en pleno siglo x: «el emperador de Constantinopla es dueño de todos los mares hasta las columnas de Hércules». Pero, a fines del siglo xiii, Italia fue a la conquista de Flandes. Esto se dejó sentir en Brujas [49]. Colonias genovesas se implantaron en ciudades de la *Hispania* liberada. Fueron numerosas en Sevilla, desde fines del siglo xiii. Normalmente se sitúa en 1277 [50] la salida de la primera flota anual en dirección a Poniente, hacia Inglaterra y Flandes principalmente. Venecia siguió treinta años más tarde. Se trataba menos de una innovación que de una mejora. La ruta marítima directa, modificación premonitoria, dobló sin eliminarla la vieja vía alpina que, por mediación de las ferias de Champaña, unía Italia con los Países Bajos. Incluso se ha podido discutir su ventaja [51]. En 1277, la apertura del estrecho de Gibraltar es comparable, a escala mediterránea, a la aventura, dos siglos más tarde, De Vasco da Gama. Doblamiento, consolidación, pero no sustitución. Para el siglo xv, J. Heers [52] valora en 8000 toneladas (6000 para Génova, 2000 para Venecia) el volumen

del tráfico italiano con el mar del Norte, alrededor de cuarenta veces el volumen de la ruta terrestre. Esta multiplicación por cuarenta es también premonitoria de lo que sería, en el siglo XVI, la apertura de las vías marítimas directas.

Sin embargo, cuando Génova descubrió la vía fecunda de la unión marítima directa Mediterráneo-Atlántico, se propuso no abrir nuevas rutas a las comunicaciones más lejanas, sino simplemente, entre varias razones, dar una más cómoda salida a los productos del comercio de Levante.

4. Falsa salida hacia el Atlántico

A partir de ahí y siguiendo este impulso, otras tentativas atrevidas. En la euforia de este siglo XIII que finalizaba, se medía mal el camino que quedaba por recorrer para pasar del Mediterráneo al dominio del Atlántico.

1. El fracaso de Génova

La más antigua tentativa y la más discutible fue la de los hermanos Vivaldi, en 1291, el año de la caída de San Juan de Acre. Ugolino y Vadino salieron de Génova, franquearon las columnas de Hércules con dos galeras: singular candidez. Los documentos dan algunos nombres: Jacobo y Antonio Argilofo entre los prestamistas, un Doria entre los promotores, el nombre de los desventurados hermanos, el de los navíos: el *Allegranza* y el *San Antonio*, la finalidad de la empresa «ad partes Indiae per mare oceanum». ¿Fueron acaso los Vivaldi precursores de Colón [53] o, lo más verosímil, como tiende a probarlo la elección desafortunada de las galeras, los precursores de Bartolomeu Dias y Da Gama? [54] Los hermanos Vivaldi no regresaron para poder decirlo. No se improvisa lo que ha podido realizar siglo y medio de esfuerzos.

Sin embargo, en el activo [55] de las primeras salidas italianas, anotemos el redescubrimiento de las Canarias, por Lançarote Malocello, en el primer tercio del siglo XIV; el de Madera, en 1341, por una expedición florentina y genovesa después de una significativa escala en Lisboa. ¿Tal vez, casualmente, una parte de las Azores fue alcanzada, por vez primera, en el mismo movimiento? Encuentros en parte accidentales, a decir verdad, y sin consecuencia inmediata. Pero los italianos no fueron los únicos. Estaba también Cataluña. A fines del siglo XIII, la monarquía catalanoaragonesa era la gran potencia en auge del Mediterráneo occidental. Ch.-E. Dufourcq afir-

ma: es «de una parte [56] un Estado continental cuya fuerza *reside* en la osadía de sus soldados, hijos de un suelo montañoso y duro» (Zaragoza fue reconquistada tardíamente, en 1118). Pero precisa seguidamente: «Este Estado es una potencia marítima y económica: desde 801, fecha de su reconquista por los francos, Barcelona, capital de un condado terrestre, después opulenta metrópoli comercial de los catalanes, conoció destinos cada vez más brillantes...». A finales del siglo XIII, desde el ángulo de las técnicas capitalistas, los comerciantes catalanes seguían de cerca a Génova y al Norte de Italia [57]. La unión catalanoaragonesa, realizada en 1137, ya no volvió a desmentirse. Fue un factor de potencia. Varias tentativas occitanas en dirección al Languedoc, y después a Provenza, fracasaron. La batalla de Muret (1213) lanzó a Aragón-Cataluña hacia lo esencial, la *Reconquista*. La conquista del norte valenciano [58] se sitúa entre 1232 y 1235. Valencia, que había vuelto a ser musulmana tres años después de la muerte del Cid (1099), capituló, esta vez definitivamente, en 1238. La conquista de las Baleares, que reforzó los cimientos marítimos del Estado, fue llevada a cabo de 1229 a 1239. En 1310 [59], entre sus dos Reinos (Aragón, Valencia) y el Principado (Cataluña), la monarquía catalanoaragonesa ocupaba las bases insulares de una potente talasocracia, la totalidad de las Baleares (Menorca, Mallorca, Ibiza, Formentera), Córcega, la isla de Elba, Cerdeña, Sicilia, Malta, Gozzo, Pantelleria. Esta monarquía amenazaba directamente la Ifriqiya de los hafsíes, los Kerkennah y Djerba.

Esta vocación marítima es bastante natural. El paso de Murcia a Castilla impidió al Estado catalanoaragonés la posibilidad de continuar la Reconquista. Era natural que Cataluña participara en la aventura atlántica de las ciudades italianas y también en el fracaso en el mar.

2. El fracaso también de los catalanes

El fracaso más significativo es el de Jaume Ferrer [60]. Los catalanes, mejor que nadie, conocían el papel del comercio con el Magreb como proveedor de la economía europea en oro sahariano. «Las Baleares —escribe también Ch.-E. Dufourcq [61]— habían tenido siempre relaciones mercantiles continuas con los puertos del Magreb central. Una vez hubieron conquistado Mallorca, los catalanoaragoneses fueron iniciados en las orientaciones marítimas y económicas de la isla.» En una primera etapa, se establecieron relaciones con la región de Tlemecén, o sea, el más occidental de los Magrebs mediterráneos. He aquí el famoso portulano dibujado en 1339 por el mallorquín Angelino Dulcert: «En el fondo del Sáhara, en las orillas de un río

que es el Níger, un rey, cuya riqueza cuenta en oro: es el rey del Mali». Siete años más tarde [62], el mallorquín Jaume Ferrer, el 10 de agosto de 1346 [63], levó anclas a bordo del *Uxor*, «per anar al riu de l'or». Jaume Ferrer realizó el difícil paso del cabo Bojador. Debió de alcanzar, sin duda, las costas de Senegal. Incluso se ha dicho, sin serias razones para ello, que llegó hasta el Níger [64]. Jaume Ferrer, como los hermanos Vivaldi, no regresó jamás para poder narrarlo [65]. Menos espectaculares, pero más positivas fueron, un año después, la expedición portuguesa [66], en 1341 o 1342, las expediciones de los mallorquines Francesc Desvalers y Domingo Gual a las Canarias. Sin embargo, deben retenerse dos detalles: Desvalers y Gual, a diferencia del mallorquín Arnau Royer (1352), que trabajaba para el rey, dependían tan sólo de la iniciativa privada. Utilizaron, a este fin, respectivamente,. dos y una *cocas bayonescas*.

3. Las razones técnicas de este doble fracaso

Al mismo tiempo, tocamos las razones técnicas de un fracaso [67]. Dos materiales navales totalmente diferentes: el navío largo mediterráneo bajo y total o parcialmente movido por la fuerza humana; el navío redondo, de alto bordo, movido por la fuerza del viento. El material atlántico podía navegar en el Mediterráneo, acabará poı conquistar su dominio. Fernand Braudel ha descrito lo que él llama «las dos llegadas de veleros nórdicos. Ya que hubo, sucesivamente, dos llegadas de navíos del norte: la primera vez, de 1511 a 1522 (fechas aproximadas); la segunda vez, a partir de 1573. Desde entonces, los barcos nórdicos ya no olvidaron el camino del Mar interior» [68]. En este sentido, el movimiento es posible. En el otro, no. Los Vivaldi no lo habían comprendido así. Estamos, es verdad, en 1291 y en Génova. Desvalers y Gual lo comprendieron bien, ellos sí, pero cincuenta años más tarde y en Mallorca. Puesto que el material y la gente de mar mediterráneos eran ineptos, era mejor, decididamente, partir del Atlántico, pero del Atlántico más próximo al Mediterráneo, receptáculo de la ciencia, de los pensamientos y de los medios. Al Mediterráneo, el capitalismo; al Atlántico, el material del descubrimiento.

Error de localización, pues, y también falta de tiempo. A grandes rasgos, el arte náutico del descubrimiento existía ya a fines del siglo XIII [69]. La ciencia universitaria de la segunda mitad del siglo XIII poseía todos los datos necesarios para la navegación astronómica, tal como se practicaría desde el siglo XV hasta la introducción del cronómetro, a fines del siglo XVIII [70].

Al siglo XIII pertenece el mérito de la difusión de la brújula en Occidente [71]. «La brújula con la aguja imantada era conocida en China a fines del siglo XI (1089-1093).» En un principio, fue un instrumento de utilización religiosa. Un primer servicio con fines de navegación es atestiguado en 1122 [72]. «En los siglos XII y XIII, su uso se generalizó en los mares de Asia oriental y meridional. Los árabes la conocían en 1242.» Es testimoniada por vez primera en Europa en los alrededores de 1190. Pero la brújula sin mapa no sirve para gran cosa. Pues el portulano del siglo XIV no era todavía una carta marina. Se ignoraba, además, la declinación. Cuando Petrus Peregrinus de Maricourt publicó, en 1269, en Lucera, cerca de Nápoles [73], su admirable *De Magnete*, la declinación magnética en la región en que operaba era prácticamente nula. Un embrión de trigonometría es necesario para encontrar el camino; las tablas de *Martelogio*, testimoniadas desde 1436 y 1444, son verosímilmente un poco anteriores. En cuanto al astrolabio, ese maravilloso instrumento conocido desde el siglo XII al menos por la ciencia universitaria, casi no fue empleado por los marinos (y no lo fue necesariamente en el mar) antes del siglo XV. Todo este material intelectual del descubrimiento fue el producto del fantástico cambio intelectual de la encrucijada de los siglos XII-XIII. Proviene, pues, del redescubrimiento, y después de la superación a través del aristotelismo de la ciencia antigua. Y conocemos el papel ibérico, en este sentido, de la escuela de traductores de Toledo [74].

En una palabra, si bien todos los medios intelectuales del descubrimiento marítimo existían en potencia en el medio de los técnicos del saber a partir de aquel gran momento, fueron necesarios dos largos siglos de adaptaciones y de tanteos, de difusión, para que este potencial pasara más o menos completo al alcance práctico de quienes precisaban de él. Es decir, no antes del último tercio del siglo XV.

Lo que faltaba sobre todo al Mediterráneo de principios del siglo XIV era la necesidad, o sea, la voluntad. ¿Quién podía inculcársela? Por un momento, el cierre, por causa de la Cruzada, del mejor camino tradicional, el que llegaba a Egipto, había traído la efervescencia de los veinte años que siguieron a la caída de San Juan de Acre. Muy pronto la puerta volvió a abrirse. Demasiados intereses estaban en juego de una y otra parte. ¿La necesidad de tierras para la caña? Sin embargo, la España reconquistada seguía lejos del punto de saturación. ¿Iba a intentarse rodear el Magreb, al escasear el oro, por la ruta de las caravanas saharianas? Pero los italianos y, sobre todo, los catalanes [75] estaban demasiado bien instalados en África menor para arriesgar otra cosa que no fuera un

modesto chantaje. La gran aventura no podía ser estrictamente mediterránea. Era necesario el Mediterráneo cercano, el Atlántico en primera línea y la Cristiandad. En otras palabras, el gran cambio reconquistador de la *Hispania christiana*.

4. El cambio reconquistador de la «Hispania christiana»

Desde la caída del califato omeya, la España cristiana, que era la España del Norte, tomó definitivamente el mejor camino. Y ello por dos razones.

Porque se apoyó, en adelante, sobre una Europa dinámica y numerosa. Porque la España musulmana estaba enferma.

La toma y el saqueo de Córdoba, en 1013, por los mercenarios beréberes descendidos del Atlas, marcaron para la España musulmana un punto de retroceso [76]. Para ella, empezó el cerco infernal. O bien, se situaba bajo la protección tácita de los potentes reinos del Norte, aceptando la protección contra el Magreb de la *Hispania christiana*. Anarquía benigna, vasallaje latente. La historia tradicional escribe: *Reyes de taifas;* el término fue calcado sobre los *Muluk at tauif*, los jefes de bandería de los historiadores árabes.

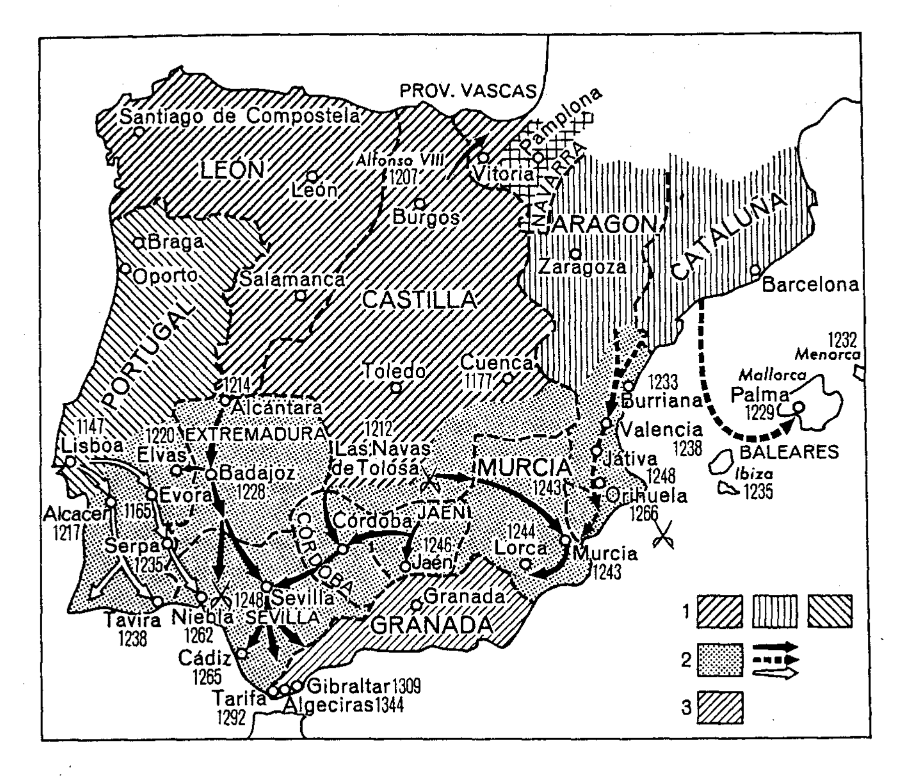
O bien, hacía el juego a la solidaridad musulmana, el Magreb contra la Cristiandad. ¡Pero al precio de qué regresión! La enajenación al cruel poder beréber fue el precio, en 1103, de la recuperación de Valencia. Anárquico, falsamente «puritano», inculto, tal era el poder de los señores del Atlas y de las dinastías de los confines saharianos. Después de los almorávides, fue peor la dominación de los almohades, cuyo punto álgido, en España, pasó entre 1147 y 1150.

Luego, en la encrucijada de los siglos XII-XIII, todo fue muy aprisa. En el siglo XII, la estructura política de la España cristiana se fue precisando. En 1137, la unión catalanoaragonesa. En 1143, a la cabeza de la *Terra Portucalense*, Alonso Henríquez tomó el título real y rompió con León. Portugal había nacido; en 1233, unión definitiva de Castilla y León. Entre el Magreb de una parte y Europa de otra, y sus campeones, los reinos cristianos de España, la balanza era demasiado desigual.

Lo que no excluyó algunas peripecias; 1195 contempló un momento de división en el campo cristiano. Yaqub-al-Mansur, tercer califa almohade, se alió con León contra Castilla. Cerca de Calatrava, en Alarcos, obtuvo una gran victoria. A pesar de importantes incursiones, Toledo (reconquistada en 1085) no fue recobrada. Con este toque de alerta, se hizo la unión de nuevo, fue predicada la cruzada y, cerca de Las Navas de Tolosa (1212), el Islam conoció su irrepara-

ble derrota. Trece años de querellas intestinas, en el Norte, demasiado seguro de su victoria, antes de que fueran sacadas todas las consecuencias. Pero lo serían entonces, a partir de 1225, rápida, bien y definitivamente. De 1225 a 1264, las Españas cristianas cambiaron [77] fundamentalmente. Salto hacia adelante y modificación, en el centro, en el eje castellano, de la Reconquista. De 1225 a 1264, las Españas cristianas [78] (Portugal incluido) ganaron 174 000 km², 50 % prácticamente de los 375 000 km² que cubrían antes del gran cambio. El ritmo de crecimiento resultó multiplicado por cinco. Todo reside en este cambio fundamental de la cadencia, una multiplicación por cinco del ritmo de crecimiento medio de la España cristiana a mediados del siglo XIII. Al mismo tiempo, un cambio de atmósfera. La lucha entre la España cristiana y la España musulmana, en los siglos X y XI, estaba aletargada. Desde la invasión beréber y la cruzada colectiva de la Europa numerosa, se endureció. Los territorios conquistados por Portugal y Castilla durante los cuarenta años decisivos que siguieron a Las Navas quedaron, pasada la primera duda, en sus nueve décimas partes vacíos de hombres. Fueron repoblados con un material humano venido del Norte. Incluso en los Estados de la Corona de Aragón, los menos afectados por el cambio de ritmo de la Reconquista, a mediados del siglo XIII el saldo migratorio del comercio de esclavos entre España y el Magreb resultó negativo, en detrimento de la Península ibérica. Al término de un estudio documentado, Ch.-E. Dufourcq [79] descubre «una tendencia poco más o menos continua, aunque lenta, a la emigración de los musulmanes de la Península, sobre todo de los valencianos». Esto, entre otras cosas, contribuye a pensar «que los catalanes del siglo XIII fueron mucho más vendedores que compradores de esclavos» [80]. Adosada a una Europa numerosa, bruscamente descubridora de espacio, la España cristiana eligió cubrir el déficit de su balanza de pagos exportando hombres hacia el Mediterráneo musulmán de los que, estructuralmente, carecía. El esclavo era mucho más caro en Berbería que en España, observa también Dufourcq [81]. España, a raíz de Las Navas de Tolosa, acostumbróse a una doble solución de facilidad. Por una parte, la ocupación de espacio, o sea, la solución saltando por encima de las dificultades, y por otra parte, una reserva de hombres dominados. El esclavo musulmán, incluso el tributario mudéjar, prefiguraba en cierta medida la mano de obra servil del Nuevo Mundo.

No perdamos de vista, sin embargo, lo esencial: el fantástico empuje del siglo que siguió a la puesta en marcha del proceso de absorción del Sur: 174 000 km² en treinta y nueve años, al mismo tiempo que duplicó, a un ritmo comparable al del siglo XVIII o al



MAPA 3. — La mutación reconquistadora de la *Hispania christiana* en la encrucijada del siglo XIII

(Según J. VICENS VIVES [97], II, pág. 11)

1, Castilla-León, Corona de Aragón, Portugal, antes de 1212; 2, Territorios reconquistados en el siglo XIII; 3, Reino de Granada, España musulmana.

del siglo XX, por el excedente de nacimientos, de 1240 a 1340, la población global de la España cristiana. Ésta alcanzó antes de la Peste Negra un nivel que no volvió a encontrarse antes del nuevo punto alto de 1580. Al principio, pues, de todo período creador, nunca lo repetiremos bastante, hay una gran multiplicación de hombres. Y también tres Españas diferentes, o más bien dos. La Reconquista del siglo XIII benefició a las dos Españas atlánticas, muy poco a la España mediterránea.

5. Privilegio de Portugal y de Castilla

Portugal, por anexión de la zona comprendida entre el Tajo y la costa del Algarve (Alentejo y Algarve propiamente dichos), adquirió 33 000 km^2 que se añadieron a los 55 000 km^2 del Norte. El crecimiento en dieciocho años fue de 60 %. La más atlántica de las Españas fue también la que se benefició más totalmente y más rápidamente del cambio reconquistador. Aragón y Cataluña, 21 000 km^2 tan sólo, de 1229 a 1250, que se añadieron a los 85 000 km^2 de los años-encrucijada de los siglos XII y XIII, tan sólo 25 % más. La reconquista aragonesa y catalana difirió fundamentalmente de la reconquista castellana de estilo nuevo. Cambio menos notorio, pues, y olor de arcaísmo. Tímida, prolongó en el siglo XIII las modalidades de la muy vieja reconquista de la alta Edad Media. Cogía la tierra y conservaba los hombres, por lo menos una parte. Viva expresión de esta modalidad antigua, Valencia, colonia catalana del siglo XIII que, hacia el año 1600, sobre 4 % de la superficie de la península, reunía 45 % de los vestigios de la población musulmana. El doble reino leonés-castellano, al pasar de 235 000 a 355 000 km^2, adquirió 120 000 km^2 de 1225 a 1264. Este crecimiento facilitó, después de 1233, la unión definitiva de los dos reinos del eje central (Castilla y León). El crecimiento, comparable al de Portugal, fue de 50 %. En otra perspectiva, se puede observar que sobre 174 000 km^2 de tierras nuevas, sólo Castilla tomó más de los dos tercios: 120 000 contra 54 000 solamente para los reinos periféricos (Portugal, Aragón-Cataluña).
los 120 000 km^2 se añadieron los 30 000 km^2 del protectorado de Granada absorbido en 1491: 150 000 km^2, pues, sobre los 200 000 que, en 1212, quedaban por conquistar, las tres cuartas partes de la España musulmana. Cuestión de cronología, finalmente. La reconquista se acabó para Portugal en 1238; en 1250 para Aragón; para Castilla no terminó hasta el 2 de enero de 1492. Importancia y precocidad de Portugal. Importancia, pero desfase en el tiempo en Castilla.

El cambio de la *Hispania christiana* hizo de las dos Españas atlánticas (Portugal antes que Castilla, después Castilla a un nivel superior) la marca conquistadora de Europa. Después del fracaso de la reconquista marroquí, de 1275 a 1278. Después de la catástrofe de 1348 sobre todo, que condujo a Europa al borde del aniquilamiento total, pero que convirtió la fuerza en inteligencia.

NOTAS DEL CAPÍTULO II

1. *Histoire économique de l'Occident médiéval* [278]; *Mahomet et Charlemagne* [279 *bis*].
2. Cf. los volúmenes 12 al 25 de la colección «Nueva Clío» y en particular el núm. 20: *L'expansion musulmane* de ROBERT MANTRAN.
3. L. MUSSET, «Nueva Clío», núm. 12.
4. L. MUSSET, «Nueva Clío», núm. 12 *bis*.
5. «Nueva Clío», núm. 21, que debe aparecer, por P. LEMERLE y R. MANTRAN. Cf. más abajo, págs. 26 y ss.
6. Cf. más abajo, pág. 24.
7. H. PIRENNE, *Mahomet et Charlemagne* [279 *bis*].
8. H. TERRASSE, *Islam d'Espagne* [464], pág. 27.
9. *Ibíd.*, pág. 27.
10. H. TERRASSE, *ibíd.* [464], pág. 28.
11. P. PÉDELABORDE [391], según E. LE ROY LADURIE, *R. H.*, 1961, núm. 1 [384], pág. 8.
12. E. CARPENTIER, *Orvieto* [335], pág. 116.
13. G. DUBY, *L'économie rurale* [277].
14. B. GILLE, en *Histoire des techniques* de M. DAUMAS, I [118], pág. 475.
15. G. DUBY, *L'économie rurale* [277].
16. LEFEBVRE DES NOËTTES [227].
17. M. REINHARD y A. ARMENGAUD [121], pág. 54.
18. Ningún vestigio perceptible de registros de actas de cristiandad antes de fines del siglo XV (en los casos más privilegiados). La obligación de llevar al día las actas data, en Francia, de la ley de Villers-Cotterêts, en 1539. La estipulación, al nivel del conjunto de la catolicidad, no remonta más allá del Concilio de Trento.
19. P. VILAR, *Catalogne* [466], I, pág. 461.
20. M. REINHARD y A. ARMENGAUD [121], pág. 76.
21. El condado de Niza, provenzal a principios del siglo XIV (1315), bajo dominación de la casa de Saboya en 1471.
22. ED. BARATIER, *Démographie provençale* [330], pág. 120.
23. Según J. C. RUSSEL, *British Medieval population*, Albuquerque, 1948 [357], citado por E. CARPENTIER, *Annales E.S.C.*, 1962, núm. 6 [336].
24. M. REINHARD y A. ARMENGAUD [121], pág. 75.
25. R. GROUSSET, *Empire des steppes* [487], pág. 243.

26. R. GROUSSET [487], pág. 246.
27. Cf. más abajo, II parte, cap. III, págs. 247 y ss.
28. «Nueva Clío», vol. 21, *L'Orient chrétien, musulman et mongol,* por PAUL LEMERLE y ROBERT MANTRAN (que debe aparecer). Cf. también RENÉ GROUSSET, *L'Empire des steppes* [487], 248 y ss.
29. R. GROUSSET [487], pág. 251.
30. P. PÉDELABORDE [391]; E. LE ROY LADURIE [384].
31. La historia secreta traduce por *Gaghan,* los viajeros occidentales, Piano di Carpine, Rubrouck, Marco Polo, Odorico de Porderrone, lo expresan por «Gran Khan». R. GROUSSET [487], pág. 273. Es al Gran Khan a quien Cristóbal Colón fue enviado en 1492. El título se dejó en blanco en la carta credencial del 30 de abril de 1492, pero Las Casas asegura que la Corte de España (S. E. MORISON, *Journals* [90], pág. 31) atribuía todavía, a pesar del derrumbamiento de la dominación mongol, este título erróneo al emperador de China. Tanto es así que Europa, hasta principios del siglo XVI, la de las cortes y no tan sólo la del pueblo bajo, vivió sobre la visión del orden asiático mongol del siglo XIII.
32. R. GROUSSET [487], pág. 369.
33. MARCO POLO. Cf. ed. MOULE-PELLIOT [12], y ed. BENEDETTO [11].
34. G. LE GENTIL, *Découverte* [140], págs. 24 y ss.; M. BALLESTEROS BERETTA, *Génesis* [111], págs. 262 y ss.
35. Ed. BERGERON [8], y estado de la cuestión en BALLESTEROS [111].
36. Cf. más arriba, pág. 32
37. V. M. GODINHO, *A Economia* [137], cap. I, págs. 19-24: «A irradação mediterrânea para o Oceano e o seu abortar (1290-1348).»
38. H. AHRWEILER, *Byzance et la mer* [467], págs. 216-217.
39. H. AHRWEILER [467], pág. 134.
40. V. M. GODINHO, *A expansão quatrocentista* [127]; *Les grandes découvertes* [133]; *História economica* [129]; *A Economia* [137].
41. Y. RENOUARD, *Hommes d'affaires* [398], págs. 44 y ss:; A. E. SAYOUS, artículos [414 a 430]; CH.-E. DUFOURCQ, *Espagne catalane et Maghreb* [445], págs. 48 y ss.; A. P. USHER, *Early history of deposit banking* [435].
42. H. R. IDRIS y A. L. UDOVITCH citados por CH.-E. DUFOURCQ [445], pág. 58.
43. Y. RENOUARD [398], pág. 44.
44. R. DE ROOVER [409]. Para todos estos problemas, cf. más abajo, II parte, «Los medios», capítulo II, IV, 3, pág. 235.
45. R. DE ROOVER, *Annales Hist. éc. et soc.,* 1937 [406].
46. V. M. GODINHO, *A economia* [137], págs. 21 y 51.
47. ARMAND LLINARES, *Raymond Lulle, philosophe de l'action* [262].
48. *De Thematibus,* pág. 94. citado por HÉLÈNE AHRWEILER [467], pág. 7.
49. R. DE ROOVER, *Money, banking and credit in Medieval Bruges...* [407], páginas 10 y siguientes.
50. V. M. GODINHO, *A economia* [137], pág. 19; J. HEERS, *Gênes* [293], pág. 450; R. DOEHAERD, Les galères génoises dans la Manche et la mer du Nord à la fin du XIIIe et au début du XIVe, *Bulletin de l'Institut historique belge de Rome,* fasc. XIX (1938), págs. 1-76; R. S. LOPEZ, Majorcan and Genovese on the North Sea Route in the Thirteenth Century, *Revue belge de philologie et d'histoire,* 1951.

51. J. VAN HOUTTE, Bruges et Anvers, marchés nationaux et internationaux, *Revue du Nord*, núm. 34, 1952, págs. 89-108, citado por J. HEERS [293], página 450.
52. A. BALLESTEROS BERETTA, *Génesis* [111], pág. 319; J. HEERS [293], pág. 453.
53. Como pretende MAGNAGHI citado por V. M. GODINHO [137], pág. 19.
54. Especialmente, RENALDO CADDEO, *Storia maritima dell'Italia...*, I, citado por V. M. GODINHO [137], pág. 227. De todos modos, la reconstitución intentada del viaje es pura fábula.
55. V. M. GODINHO, *A economia* [137], págs. 20-21.
56. CH.-E. DUFOURCQ [445], págs. 28-29.
57. A. P. USHER, *Early deposit banking* [435].
58. H. TERRASSE, *Islam* [464], pág. 175.
59. CH.-E. DUFOURCQ [445], pág. 664.
60. V. M. GODINHO [137], pág. 21, y CH.-E. DUFOURCQ [445], págs. 138 y 453.
61. CH.-E. DUFOURCQ [445], pág. 138.
62. *Ibid.*, pág. 453.
63. V. M. GODINHO, *A economia* [137], pág. 21.
64. R. MAUNY, *Les navigations* [149]; PONS, Los judíos del reino de Mallorca, *Hispania* [460].
65. Cf. más arriba, pág. 38.
66. F. PÉREZ EMBID, *Descubrimientos* [148], págs. 85-86, y A. RUMEU DE ARMAS, *España en el África Atlántica* [148 bis], t. I, págs. 41 y ss.
67. Cf. más arriba, II parte, cap. I., págs. 167 y ss.
68. F. BRAUDEL, *Méditerranée* [363], págs. 470 y ss.
69. Cf. más adelante, II parte, cap. II, pág. 199.
70. Para todo ello, el excelente trabajo de GUY BEAUJOUAN y E. POULLE, en M. MOLLAT, *Colloque, Le Navire*, I [205], págs. 113-117.
71. B. GILLE, en M. DAUMAS, *Technique*, I [118], pág. 456.
72. B. GILLE [118], *ibíd.*
73. G. BEAUJOUAN [205], pág. 106.
74. H. TERRASSE, *Islam* [464], págs. 157 y ss.
75. CH.-E. DUFOURCQ [445].
76. H. TERRASSE, *Islam* [464]; LÉVY-PROVENÇAL, I, II, III [453].
77. J. VICENS VIVES, *Historia*, II [97], págs. 8 y ss.
78. P. CHAUNU, *Espagnes périphériques* [442], pág. 165.
79. CH.-E. DUFOURCQ [445], pág. 78, y CH. VERLINDEN [465]; cf. G. DUBY, Esclavage et servage au Moyen Âge, *Annales E.S.C.*, 1957, págs. 123-126.
80. J. VICENS VIVES [97], citado por P. VILAR, *Catalogne* [466], I, pág. 124.
81. CH.-E. DUFOURCQ [445], págs. 193-200.

CAPÍTULO III

El descubrimiento en fase B. Las islas y África

El gran cambio geográfico tuvo lugar después del fracaso mediterráneo y la constitución de la mayor España cristiana.

Se produjo asimismo después de las catástrofes del siglo XIV. Una vez más, el descubrimiento salía en respuesta a las largas épocas de dificultad y de angustia.

1. Las condiciones previas

1. LA PESTE DE 1348

La peste de 1348 divide en dos la historia de Occidente. Apenas existe riesgo, pese a lo que se ha podido decir recientemente, de exagerar su importancia. No representa la entera crisis del siglo XIV, pero la puso de manifiesto, con la misma intensidad con que la provocó. Constituyó una toma de conciencia colectiva para los sobrevivientes. En tres años, barrió casi todo, a excepción del Bearn, de Milán, de algunas ciudades de Flandes, de un rincón de Bohemia, y del sur de Polonia [1]. La peste caminó a la velocidad de un hombre a pie, en pequeñas etapas, al paso vacilante de un vagabundo, vector de muerte, incubador. De Sur a Norte y de Este a Oeste. A fines de diciembre de 1347, mató en Anatolia, en Constantinopla, en Crimea, en Sicilia, en Cerdeña, en Córcega y en Marsella. A fines de 1348, la Europa numerosa fue desmantelada: Italia, Francia, Españas. 1349, Alemania, Inglaterra, la Europa danubiana. 1350, el Este y el Norte, mientras que a través de un tejido humano menos denso el mal dis-

minuyó progresivamente. ¿Cómo definir esta muerte transeúnte? Muerte diferencial, muerte social alrededor del tributo pagado (40 a 45 %), un poco menos los ricos que los miserables, un poco más los suburbios, las ciudades, las provincias pobres que las ricas. Sobre todo, muerte acumulativa: la Peste Negra, la peste pulmonar de 1348-1350, no fue sino el episodio más dramático de la gran crisis del siglo XIV. En Inglaterra, país del Norte, en los dominios del obispado de Winchester [2], sólo cuatro cosechas, en el siglo XIII, presentaron una desviación negativa de la media de más de 15 %, y seis de ellas, una desviación positiva del mismo orden: 8 y 10, respectivamente, sólo para la primera mitad del siglo XIV. En la primera mitad del siglo XIV destacáronse dos decenios catastróficos: 1310-1320, 1340-1350. El fenómeno debe relacionarse con la gran oleada de frío y de humedad que, bruscamente, se desencadenó en la primera mitad del siglo XIV. Poco antes de 1350, la navegación alrededor de Groenlandia [3] estaba desorganizada, como ya vimos [4], por los hielos. En el transcurso del invierno frío y lluvioso de 1348, algunos viajeros que incubaban la peste bubónica la transformaron en este instrumento de muerte espantoso e inmediato, la excepcional modalidad pulmonar [5]. Frío, humedad, cansancio de los suelos, por lo tanto irregularidad de la producción, malas cosechas, carestías, hambres. En resumen, sobre un fondo cada vez más severo, para el conjunto del siglo, tres períodos, por lo menos, de cataclismo generalizado, 1315-1317, 1347-1350, 1374-1375. La mitad de la población europea pereció en este conjunto de catástrofes. Y aún de modo duradero, ya que más allá del nivel, el mismo ritmo de crecimiento se vio afectado. La población se estancó y este estancamiento hubo de persistir. La Península ibérica no fue excepción a la regla europea. Una parte del espacio conquistado volvió a cubrirse de bosque o de otra forma de vegetación natural. Esto equivalía a una multiplicación de las distancias. La Península ibérica, sin embargo, estaba mejor armada que ninguna otra región de Europa para responder al desafío del siglo XIV. Creador de espacio vacío, como la guerra, el desafío microbiano del siglo XIV situóse en la prolongación de la Reconquista. El reflujo demográfico del siglo XIV unió en España el final de la Reconquista y el principio de los grandes descubrimientos.

2. Las razones del privilegio ibérico

Quedan por comprender *las razones del privilegio* de las Españas atlánticas. *El cambio reconquistador* proporciona el primer elemento de respuesta. Existen otras.

a) *La proximidad de Italia.* Las colonias italianas situadas en el Sur recién reconquistado desempeñaban el papel de escala obligatoria sobre el camino que unía el Mediterráneo occidental a sus nuevos mercados del Norte, Países Bajos e Inglaterra [6]. En el corazón del antiguo sistema de intercambios mediterráneos [7], los italianos, en el origen de todas las técnicas del capitalismo comercial, habían adquirido una delantera que no les sería arrancada por Holanda e Inglaterra antes de la primera mitad del siglo XVII, es decir, antes del descuento y de las grandes compañías monopolistas. Recordemos a los genoveses de Lisboa en el corazón de las empresas azucareras de Madera, motores del azúcar atlántico contra el azúcar mediterráneo, «adoptando —escribe Jacques Heers [8]— la posición portuguesa en ningún modo hostil a los monopolios mediterráneos». Recordemos también Sanlúcar y Cádiz, prósperas en el siglo XV y emprendedoras en manos de los agentes comisionistas de las casas de Génova. Hemos argumentado ya sobre la geografía de las plazas cambistas en los orígenes del monopolio de Sevilla [9].

b) *El Cantábrico.* La antigüedad, la solidez de la vocación marítima de la España del Norte ya han sido evocadas [10]. Apenas es necesario subrayar las disposiciones de la costa cantábrica. ¿Acaso Galicia no ha dado su nombre a las costas con rías? Costa profundamente recortada, mar fría y por ende llena de peces, un país interior húmedo, montañoso y forestal constituyen, sin duda, excelentes condiciones para un buen principio y para un futuro rápidamente bloqueado [11]. Un estudio detallado de la historia política del siglo XIII [12] *a fortiori,* las peripecias de la guerra en los Cien Años, ya en los siglos XIV y XV [13] ha demostrado la importancia y el precio de postura de los marinos de las provincias vascas, de Asturias, de Galicia y del norte de Portugal. Fueron tales provincias, en realidad, objeto de una lucha cerrada, entre Francia e Inglaterra, en los prolongamientos ibéricos de su interminable conflicto. La pesca del bacalao constituyó la actividad económica esencial. Era la más ruda, y al mismo tiempo la más fecunda de las escuelas. En 1200, las provincias vascas pasaron bajo la autoridad directa del rey de Castilla [14]. Y así, la flota vasca se vio más directamente unida al destino de Burgos, o sea, a las exportaciones de la lana castellana en dirección a las provincias consumidoras de Flandes.

c) *Los marinos cantábricos en la Reconquista.* Estudiemos la historia política y militar de la Reconquista después de la unión definitiva de León y de Castilla en 1233: en 1236, la caída de Córdoba abrió de par en par el camino del Sur; en 1241, sumisión de Murcia, ligada al sistema castellano, y de Cartagena. En 1246, Jaén abrió sus puertas, Fernando III comenzó el sitio de Sevilla. La caída

de esta ciudad, en 1248, fue, ante todo, una victoria naval de la España galaica, cantábrica y vasca. Refuerzos cortados, el Guadalquivir forzado, el Marruecos terrestre, a pesar del valor de sus intrépidos ejércitos beréberes, resultó incapaz de intervenir. Gracias a los trece grandes veleros y a las cinco galeras armadas en los puertos de Santander, Laredo, Fuenterrabía, Santoña, Castro Urdiales, San Vicente de la Barquera, Avilés, Bayona, Noya, La Coruña y Pontevedra [15]. El jefe de esta poderosa escuadra, gran burgalés ligado al comercio de la lana, Ramón Bonifaz, fue elevado en recompensa a la dignidad de almirante de Castilla. En Sevilla se creó una industria de la construcción naval, en una ciudad repoblada por completo con gentes del Norte: Ribeira. «En adelante —concluye Godinho [16]—, los tres grandes núcleos interiores, Burgos, Toledo y Córdoba, se articulan sobre otros tres núcleos periféricos, Bilbao, Sevilla, Cartagena.» Pero pronto el rey de Castilla tuvo su propia marina. La toma de Cádiz en 1262, que puso fin para más de dos siglos a la reconquista del Sur, «constituyó [17] la primera victoria de una escuadra real de Castilla».

d) *Los marinos portugueses.* En el mismo momento tomaba cuerpo el destino naval de Portugal, inseparable y casi irreconocible, al principio, de Galicia. Idéntica lengua y, hasta el siglo XII, igual destino político. Existió una marina gallega que es atribuida a la acción de los genoveses, ya en los años de 1120, por la *Crónica Compostelana.* Marinos y mercaderes portugueses asistieron, desde la primera mitad del siglo XII [18], a la feria de San Dimitri, en octubre, en Tesalónica. Dos industrias marítimas desempeñaron un papel capital en el desarrollo portugués: la pesca y la sal. Como la de Castilla, la potencia naval de Portugal se puso de manifiesto muchas veces en el siglo XIII, durante la Reconquista y a lo largo de la guerra de los Cien Años, en que Portugal colocóse, contra Castilla y Francia, al lado de Inglaterra. La vocación marítima de Portugal se afirmó antes que la de las Españas. Por lo menos, la marina portuguesa apareció antes con jefes que le eran propios. Esta ligera ventaja se puso de manifiesto en el curso de las primeras etapas de la historia del descubrimiento.

e) *El Atlántico del paralelo 40.* Esta ligera ventaja, como el privilegio, en su conjunto, de la *Hispania* atlántica, se explica en gran parte por razones geográficas [19]. Entre los 41-42 grados de latitud Norte y alrededor del 35 (o sea, Portugal, Andalucía [Niebla, Guadalquivir, Cádiz] y el Norte de Marruecos, el Marruecos de Tánger, Arzila, Larache, Salé, que no pudo sacar nada de ello), transcurre la costa privilegiada del gran viaje. Del mismo modo, mucho más al Norte y mejor que ella, Escandinavia, en los alrededores del grado 60.

Privilegio de estos mil kilómetros: reunir el punto de partida y el punto de llegada. La raíz del alisio, en verano, sube hasta la altura de Lisboa e incluso de Oporto. El alisio se dirige al Sur y al Oeste, hacia las costas de Guinea o América. Nueve meses por año barren normalmente la costa las grandes brisas que soplan de Oeste a Este. La navegación, del siglo XIII al XVI, siguió siendo en la práctica cotidiana [20] una navegación a ciegas, en dependencia estrecha del viento y de las corrientes. El Atlántico de los siglos XV y XVI centróse en los tres lazos sucesivos y superpuestos: la *Volta* simple de Guinea, la *Volta* doble de Angola y de la ruta de El Cabo, la amplia *Volta* de Colón y de la «carrera de Indias» [21]. Menos de mil kilómetros de costa poseyeron el privilegio de hallarse con algunos meses de intervalo, en el punto de partida y en el de llegada de estas navegaciones, que podían efectuarse sin detenciones, con viento en popa o, mejor aún, viento del lado de popa. Nada obligaba al navegante del gran viaje a ser portugués o andaluz. Colón era genovés —y muchos otros—. Pero las condiciones geográficas y técnicas del momento fijaron el punto de partida: Lisboa, Sagres o un puerto del Algarve, el complejo de Niebla, Cádiz, Sevilla... Marinos portugueses, genoveses de Portugal y del Sur de España, marinos andaluces, marinos del Cantábrico fijados en la costa andaluza participaron conjuntamente en el gran viaje. Un determinismo geográfico apremiante presidió, pues, los destinos marítimos de los siglos XV y XVI antes de que se introdujeran las mejoras en el velamen y una mayor certidumbre en el cálculo del punto, *grosso modo*, hasta principios del siglo XVII, que permitió el relevo en masa de las Españas atlánticas por la Europa del Norte.

3. Los horizontes geográficos

Los ibéricos habían abierto todos los caminos. ¿Por qué y cómo? Intentemos, sin señalar por el momento las discusiones [22], separar una línea indiscutible de certidumbres.

a) *El hallazgo de los archipiélagos.* Los ibéricos hicieron su entrada en escena en el curso de los años 1340-1350. En el transcurso de los años 1340-1420 fueron descubiertos y explorados los archipiélagos atlánticos de Canarias, Madera, Azores, y dio comienzo su colonización. En 1415, la toma de Ceuta; en 1434, Gil Eanes franqueó el cabo Bojador. La exploración de las costas africanas había comenzado. Después de las islas del azúcar, primero el oro de África y a continuación la malagueta animaron un comercio potente. En el curso de esta segunda etapa, los portugueses tomaron la iniciativa. A partir de 1448 y, más claramente aún, de los años 60, a las razones

económicas se antepusieron razones políticas y religiosas: la búsqueda del preste Juan y, pronto, la esperanza de la ruta de las especias.

¿Cuáles eran los móviles? Ya ha quedado atrás la época del monismo de las explicaciones simples. Un proceso que se desarrolló en dos siglos. Hombres pertenecientes a diversos ambientes entraron sucesivamente en escena: mercaderes de una burguesía en auge que había logrado, en el momento de la Revolución portuguesa de 1383-1385, hacerse un sitio en los consejos, y que, por lo menos por algún tiempo, era escuchada por los príncipes de la dinastía de Avís; nobles alcanzados en sus ingresos por la disminución de la población, pero que recuperaron su fuerza en el siglo XV, aunque nunca habían perdido la dirección de la sociedad y del Estado. Sus motivos, evidentemente, eran diferentes. Sus motivaciones no estaban todas en el mismo plano. El campo de las razones claras no excluye, es inútil repetirlo, el campo oscuro del inconsciente colectivo. Es necesario aceptar la sustitución del bronce de una hermosa teoría por las líneas flexibles y contradictorias del hombre y de la vida.

b) *La localización; el descubrimiento.* En el punto de partida, el descubrimiento de las islas. En parte, este descubrimiento fue obra del azar. ¿Acaso no se ha repetido bastante? Pero de un azar lógico, o sea, de un falso azar, derivado del rápido ensanchamiento de las navegaciones costeras atlánticas. Multiplicación rápida de un gran cabotaje de altura. Gracias a la brújula, aparecida hacia 1190; gracias al mayor tonelaje de los navíos y al volumen acrecentado de las mercancías en respuesta a las exigencias del crecimiento económico; gracias a la unión realizada, recordémoslo, por los genoveses, entre el Mediterráneo y Flandes desde 1277. Se navegaba más a menudo, se iba más lejos, se multiplicaban los viajes. Había más libertad para alejarse de las costas.

La localización precedió, pues, al descubrimiento; el descubrimiento, a la explotación. La localización fue el azar lógico de la nueva navegación más resueltamente de altura. Esto ocurría a principios del siglo XIV. Pero la explotación, un siglo más tarde, era el dinamismo de los intereses azucareros, tan atractivos para Fernand Braudel. Tierras ricas volcánicas, un clima caliente y propicio, una mano de obra servil *in situ*, en la proximidad del Magreb (el hombre era escaso y caro en el siglo XV), he ahí el ciclo esencialmente azucarero de las islas. En una palabra, habremos encontrado ante todo, con las posibilidades emanadas de las técnicas nuevas del mar, el móvil económico, terrestre y comercial.

c) *El Magreb.* Ceuta (1415), punto de partida, tradicionalmente invocado, del lento descenso a lo largo de las costas de África, recuerda el papel capital del Magreb. Lo económico, de todos modos,

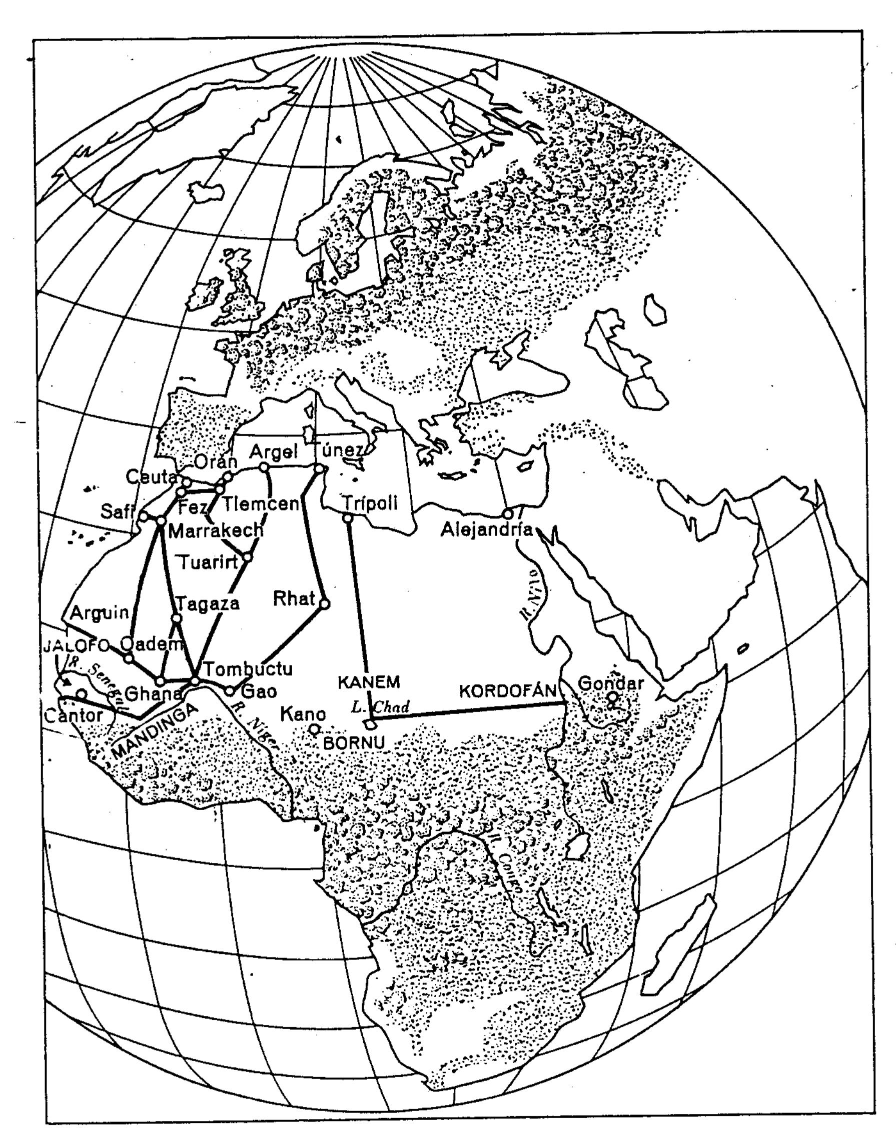
precedió y dominó. Las buenas razones vinieron después. Es necesario situar la aventura africana de España y, sobre todo, la de Portugal, en el prolongamiento del comercio del Magreb. La ruptura del siglo VII era una herida demasiado incongruente contra la naturaleza; la complementariedad de las economías al norte y al sur del Oeste mediterráneo era demasiado evidente para que una unión comercial no se mantuviera a despecho de la guerra.

Dos elementos dominaban. El Magreb estaba poco poblado y era tradicionalmente exportador de cereales. Portugal estaba falto de trigo: un año de cada tres, por término medio. Dependía cada vez más, en el siglo XIV, de la aportación de los trigos de Marruecos. Pero, más que el trigo, era el oro lo que empujaba irresistiblemente hacia los puertos del Magreb, el oro de Sudán. Los contactos entre el Magreb y las civilizaciones negras de Sudán, a pesar de la sequedad del Sáhara, no habían dejado de progresar. Primera mutación en el siglo II de nuestra era con la llegada del camello al desierto [23]. Segunda mutación hacia los siglos X y XI [24]. La balanza de pagos entre el Magreb, polo de desarrollo relativo, y las civilizaciones negras de Sudán era favorable al Magreb. Sudán pagaba su inferioridad en hombres y en oro. El África occidental fue, antes que América, el principal productor de metal amarillo del mundo.

«Es posible [25], incluso probable, que oro en polvo proveniente de Sudán hubiera llegado al África menor antes del siglo X. La gran historia de este oro, sin embargo, no se inició antes del año 1000. Entonces y sólo entonces la balanza comercial, hasta la sazón favorable al Magreb, se hizo deficitaria y éste se vio obligado a dejar escapar hacia el Mediterráneo una parte del oro que le llegaba del Bambuk, de la cuenta del Faleme, del alto Níger.» El Magreb importaba, entre otras cosas, telas finas de Europa para las necesidades de sus clases dirigentes, mientras que exportaba telas burdas y, en especial, las conocidas con el nombre de *hanbels* [26] en dirección al África negra.

Muy pronto el Magreb resultó insuficiente para las necesidades de la Cristiandad. Para paliar el déficit de la balanza de pagos en el Este, las ciudades italianas exportaban esclavos a las Escalas y a Egipto [27]. Esta práctica decayó en el siglo XII. Los esclavos fueron sustituidos por oro del Magreb.

Se intensificó el tráfico del Magreb en el momento en que el auge de la Reconquista debía aparentemente comprometerlo. Por falta de medios estadísticos, veamos las lecciones de la historia descriptiva. Empecemos por el comercio catalán. Este comercio creció en el siglo XIII, como lo prueba la implantación de los consulados. «¿Existían ya, hacia 1235, cuando el veguer de Barcelona, Marimón de



Mapa 4. — El Mediterráneo y el África sahariana. Las caravanas (Según F. Braudel [364], pág. 154, y J. Cortesão [126], pág. 69)

Plegamans, fue en misión a Túnez? Es posible, pero de 1253 parece datar el más antiguo texto que permite establecer de un modo formal la existencia de un *fonduk* y de un consulado de los catalanes en Túnez...» [28]

En la prolongación de este tráfico hay que situar la apropiación en las fuentes del oro africano.

d) *El oro africano.* Balandier calcula, en nuestros días, la producción anual, para el África occidental, siguiendo métodos que no han evolucionado mucho, en poco más de cuatro toneladas por año. Podemos suponer, para el siglo XIII, una cantidad comparable. Los portugueses, en el siglo XV, en la cúspide de sus empresas, sacaron algo menos de una tonelada, de 700 a 800 kg, según una fuente segura [29].

¿Cuál era la amplitud de las transacciones a través del Sáhara, antes de la intervención europea sobre la costa occidental?

α) *La sal.* Del Magreb [30] descendía la sal de los sebkas de los confines saharianos. Tagaza (23° 36′ 43″ Norte, 4° 59′29″ Oeste) se explotó desde fines del siglo X-principios del siglo XI hasta el XVI. Sobre una extensión de 3 km de Oeste a Este, y de 1700 m de Norte a Sur, la vida de los esclavos negros era allí atroz. Trabajaban con mediocres instrumentos de cobre, vigilados desde seis torres, antecedente de los miradores de nuestros campos de concentración. La salina de Igilde (12° 50′ Oeste, 22° 20′ Norte) era más importante todavía. La explotación se hacía por barras de 1,50 m cargadas sobre dromedario hasta unos 200 kg. También fue más tardía. Empezada en el siglo XV, se prolongó hasta el siglo XIX. Aulil estaba estrechamente relacionada con Igilde. La explotación en las dos salinas era discontinua. La mano de obra llegaba con la primera caravana. La última caravana conducía a los supervivientes de esta temporada en el infierno. Quedan las salinas del Sáhara central. A pesar de su gran riqueza, eran menos importantes. El alejamiento del Magreb, del abastecimiento que de él llegaba, la desaparición de su papel de protección y dirección eran la causa de ello. La sal encontraba, pues, sus condiciones de explotación óptima en las franjas desérticas de las zonas subáridas, allí donde los hombres podían todavía sobrevivir en el extremo límite de lo posible y de lo imposible.

β) *El cobre.* Del Magreb procedía también el cobre. Los negros conocían la metalurgia del hierro: notablemente expertos en su producción, eran tímidos en la utilización; los instrumentos que fabricaban con el metal presentaban todavía la forma funcional del prototipo de piedra. Ignoraban, por el contrario, la metalurgia del cobre. Faltaba un eslabón en el proceso habitual de la evolución. La civilización sudanesa era, pues, tan aficionada al cobre como lo era

a la sal y a las telas groseras que el Magreb podía producir. Los portugueses habían tenido tiempo de aprender esta economía de la complementariedad de los magrebinos, durante su larga cohabitación en España y en el Magreb. El cobre procedente del Magreb penetraba por cuatro rutas tradicionales que los comerciantes magrebíes estaban acostumbrados a controlar. Ante todo, el cobre de Marruecos. El cobre era, con la sal y las caravanas del Sáhara occidental, uno de los soportes de las construcciones políticas que intentaban edificarse desde Tombuctú hasta el Sur de España. Después, el cobre de la Europa central procurado por Venecia, el cobre bizantino, o sea, de los Balcanes; finalmente el de los atroces yacimientos del Sáhara central, Takedda o Tegguida, explotados por esclavos de ambos sexos... La localización precisa de estos yacimientos permanece, por otra parte, desconocida. Sabemos tan sólo que formaron parte, por un momento, en el siglo XIV, del Imperio de Mali y que seguidamente se separaron de él por una revolución. Parece que con las barras de cobre de Takedda se acuñaron *in situ* monedas que servían, entre otras cosas, para proporcionar víveres y esclavos a la cruel empresa.

γ) *El oro.* Para pagar esta economía de la sal y del cobre que los moros controlaban en el flanco norte de su zona de extensión, el mundo sudanés y guineo hubo de pagar un alto precio. Este alto precio fueron los esclavos; esta exportación de mano de obra compensó, a su manera, el desequilibrio de la balanza de pagos del África negra. Los esclavos pigmentaron con tintas oscuras la epidermis del Magreb en los confines saharianos.

Era el oro, también. Extraído, en efecto, por las técnicas primitivas de la búsqueda de las pepitas de oro, su explotación trajo consigo un espantoso desperdicio de vidas humanas. En el enfrentamiento del África sudanesa y el Magreb, África pagó muy cara su ligera inferioridad técnica. Los mercaderes moros supieron desplegar las seducciones mortales ofrecidas por los productos de una técnica superior, que, inaccesibles normalmente, sólo podían pagarse al precio de vidas humanas. El extremo occidental ibérico siguió la enseñanza del norte de África. Alumno bien dotado, con los medios superiores de la revolución de los transportes marítimos del siglo XIII, adelantó rápidamente a sus maestros. Con ello contribuyó a su vez a detener el crecimiento demográfico de África y, por lo tanto, a comprometer las probabilidades de un desarrollo basado en el número.

A lomos de camellos y de dromedarios, a razón de 35 a 40 km por día, y dos o tres meses para una ida, se realizaba el transporte de los productos de tentación. La subida del oro y de los hombres sacrificados se hacía por tres grandes pasadizos.

A través del Sáhara atlántico al Oeste, de Tairur, Audaghoot y Ghana a los oasis sudmarroquíes, un Sáhara menos árido, en donde los semisedentarios de la costa, estos ictiófagos, vivían de pescado seco y de rocío; un Sáhara construido alrededor de las caravanas, reforzado desde la constitución del Imperio almorávide, una red central y una red oriental, menos importantes, a través de un Sáhara más amplio y más hostil todavía [31]. Los dueños de este tráfico caravanero tenían un doble origen. De un lado, ciudadanos de Berbería especialmente, incluso del mundo negro; del otro, nómadas establecidos en ciudad, convertidos en ciudadanos en muy contadas ocasiones, ya que seguían siendo nómadas, en tanto que los pobres ksurianos permanecían apartados. De todos modos, el Magreb dominaba.

4. Las condiciones económicas

De treinta y cinco a cuarenta kilómetros por día, 200 kg como máximo por dromedario, tales eran los estrechos límites de la ruta caravanera. Más que la producción limitada del oro de Sudán, era la reducida capacidad de la caravana lo que restringía las posibilidades del aprovisionamiento de metal monetario del Magreb y de la cuenca occidental del Mediterráneo.

a) *La geopolítica de los precios.* Europa estaba por entero comprendida entre un polo de plata caro al Sur y un polo de plata barato al Norte. La escala de la *ratio* da fe de ello: 9 en el Magreb, 10 en España, 11 y más en la Europa del Norte. La plata era de producción local, a menudo asociada al cobre. Ahí estaba la Alemania del Sudeste, Hungría, el Tirol y, sobre todo, Bohemia [32]. La parte de Bohemia mantenía un ritmo creciente. A fines del siglo XIV y a principios del XV [33], proporcionaba poco más o menos 40 % de la producción europea del metal blanco. Es necesario recordarlo: Bohemia [34] fue uno de los escasos sectores respetados por la Gran Peste de 1348-1350. Frente a una Europa del Norte que era una Europa de cobre y de plata, una Europa mediterránea y más especialmente ibérica, aparecía como un polo del oro monetario, alimentado por el oro de África que llegaba por el Magreb.

La economía europea del siglo XIII tuvo dificultades en satisfacer sus necesidades, acrecentadas sin cesar, en metal monetario. Pero en el siglo XIV se produjo la ruptura. ¿Caída de la producción? ¿Aumento de las necesidades? Caída transitoria de la producción en las minas de plata de Alemania, en razón de la peste y del hambre. Pero hambre de oro sobre todo, frente a las necesidades acrecentadas de una economía de intercambios a largo plazo. El oro era un instrumento necesario. El oro desapareció casi por completo de la Península ibérica: en Portugal, después de la Revolución, de 1384 a 1434 [35]. Crisis parecida en Navarra [36]. El desplazamiento anárquico de la

ratio era a la vez su causa y su signo [37]. La moneda de oro desapareció, prácticamente, de 1385 a 1480. El mismo fenómeno, un poco menos acusado, se dio en Valencia [38] y en Aragón [39]. Esta gran hambre de oro hundía sus raíces en las necesidades acrecentadas, entre otras, de la economía de intercambio y en el grave déficit de la balanza comercial con el Lejano Oriente. Afectó al conjunto de la Cristiandad. En ninguna parte se dejó sentir más cruelmente que en la Península ibérica.

b) *La baja de los precios.* A pesar de las numerosas devaluaciones, veamos el derrumbamiento de los precios nominales.

En Valencia, el índice pasó de 101,8-104,6 (en 1391-1395) a 89,2 en 1490-1500 [40]. Caída de los precios mientras que los salarios resistieron [41]: de 95,5-98,6 (1391-1395, 1396-1400) a 96,1 (1496-1500). Con alguna diferencia, igual lección en Aragón, todavía más neta [42]. Pero la carestía monetaria se lee con una intensidad excepcional en las curvas de los precios-plata y más todavía de los precios-oro. La carestía monetaria fue más específicamente una carestía de oro ligada a la incapacidad del Magreb para satisfacer, por el camino tradicional de las caravanas, las necesidades, acrecentadas sin cesar, de metal amarillo de la economía europea.

Debemos remitirnos a las series de los precios-plata y, sobre todo, de los precios-oro. Por falta de datos debidamente conservados y elaborados para Portugal, recurriremos una vez más a las series españolas vecinas. He aquí Valencia: el índice en precios nominales caía de 101,8-104,6 (1391-1395; 1396-1400) a 89,2: en la serie de los precios-plata [43] se operó el deslizamiento de 107,2-110,1 a 86,7 y de 109,8-112,7 a 67,0 en la serie oro. El derrumbamiento selectivo de los precios-oro es tanto más significativo puesto que el juego de la *ratio* expresa, en Valencia, una elección en favor de una moneda-plata. En Aragón, el derrumbamiento de 111,9 (1381-1385), 139,1 (1411-1415) a 50,3 (1498-1500) [44] fue todavía más espectacular. En Navarra [45], sobre una serie truncada pero bien significativa, el proceso se inició violentamente en el período clave de 1375/80-1440/45. El índice de los precios-oro pasó de 131,2 a 91,1 (1346-1440) y 92,8 (1441-1445).

Por última vez, recapitulemos móviles y motivos, puesto que lo esencial está en el plano de las razones más que en el plano de los medios.

La tierra: *Búsqueda de tierras* por las islas atlánticas para la caña de azúcar: *móvil burgués;* búsqueda de tierras en prolongación de *Conquista* en Marruecos: *móvil aristocrático;* búsqueda de un aprovisionamiento en trigo en Marruecos: móvil burgués, móvil principesco, *móvil de Estado.*

El oro: Búsqueda apasionada del oro: *móvil de todos, respuesta colectiva* a un insoportable desafío que amenazaba con desmantelarlo todo desde el interior.

Además, curiosidad, sed de conocimientos si no de ciencia y, progresivamente, con la aventura en marcha, otros motivos más lejanos y más nobles.

Motivo de cruzada, geopolítica planetaria, escatología concreta del contracerco; el preste Juan con sus motivos diversos, misioneros y cruzados, mientras a mediados del siglo nacía la esperanza, con los progresos fundamentales del armamento y de la navegación, contra la dura lección de la experiencia; la esperanza y después la certidumbre de la unión directa con las Indias, la ruta cristiana de las especias.

Pero esta segunda etapa pertenece a la segunda mitad del siglo XV, cuando la Península ibérica reaccionó con una sensibilidad excepcional ante las noticias inquietantes y confusas de los progresos al Este, en Anatolia y en los Balcanes, de la joven e intransigente potencia otomana[46].

2 De las islas a las costas de África

La Antigüedad había tenido[47] la intuición, cuando no el conocimiento, del archipiélago canario, las *Insulae Fortunatae*. Pero no había sacado ninguna consecuencia de ello, y semejante intuición se había perdido rápidamente. Es necesario tan sólo un conocimiento seguro y suficientemente difundido para integrarse y convertirse de este modo en inspirador de acción. Desde este ángulo, la respuesta sería fácil. La localización de los tres archipiélagos próximos, Canarias, Madera y Azores, se hizo casi simultáneamente a fines del segundo cuarto del siglo XIV.

1. El archipiélago canario, Madera y las Azores

Cuatrocientos cincuenta kilómetros de Oeste a Este, 200 km de Norte a Sur, 500 km del norte de Alegranza o de La Graciosa a la punta extrema de Hierro, la más lejana por 28° y 29° Norte, a 160 km, como mínimo de la costa de África, a 950 o a 1350 km de Cádiz, el archipiélago canario desgrana sus 7273 km² de tierras volcánicas. Se atribuye[48] generalmente al genovés Lancellotto Malocello el redescubrimiento del archipiélago en 1312. Un mapa de Dulcert de 1339 esboza por primera vez el trazado de algunas islas. Este mapa atribuye la paternidad a Lancellotto *(Insula de Lanzarotus Marocelus vegi mari, la forteventura)*. Está copiado del planisferio de Dalorto de 1325, que no las menciona. 1312-1339, pues, el tiempo de una puesta en circulación. Pero el verdadero descubrimiento es evidente-

mente 1341-1342: la convergencia de las expediciones portuguesas y catalanas. En unos años, portugueses, mallorquines, franceses, castellanos, ingleses, genoveses, napolitanos recalaron en las aguas no reconocidas realmente del archipiélago guanche, mientras que en 1344, con don Luis de la Cerda, se perfiló la primera reivindicación castellana.

Madera [49] es el más pequeño (800 km²), no el menos fértil de los archipiélagos que jalonan el «Mediterráneo atlántico» [50]. Se limita prácticamente a la gran isla de Madera. Las islas más pequeñas, Ferro, Cima, Barrio, Fora, Chao y Bagio, que guardan los accesos en el oeste, carecen casi de importancia. Madera fue probablemente encontrada, dudamos en decir descubierta, a fines del siglo XIII [51].

En cuanto a las Azores, son las más occidentales y las más septentrionales a la vez: 4000 km², que se inscriben en un rectángulo, 600 km de Oeste a Este, 375 km de Norte a Sur. Entre 38° y 39° de latitud Norte, gozan de un clima fresco y húmedo. A 1800 km más o menos al Oeste de Lisboa, bañadas todo el año en el contraflujo de las latitudes medias, tenían que ser una maravillosa escala, base de provisión y guía por sus balizas, en la ruta de todos los grandes retornos, *Volta* de África, *Volta* de las especias, *Vuelta* americana. Su tímida aparición fue contemporánea a la de las Canarias. Jordão de Freitas [52] piensa que fueron vistas por vez primera en el retorno de las expediciones que Alfonso IV envió a las Canarias, hacia 1335 y en julio de 1341. Encuentro verosímil, en razón de las corrientes y de los vientos, pero encuentro frágil. Indiscutible, por el contrario, es su aparición en los mapas. «En totalidad o en parte [53], y con nombres en italiano o en catalán o en latín», estas islas fueron cada vez más numerosas y precisas en la serie de monumentos cartográficos de la segunda mitad del siglo XIV, el mapa número 5 del atlas laurentino o mediceo (1351) [54], el mapa de los hermanos Pizzigani (1367), el atlas catalán de Abraham Cresques de 1375, el atlas de Pinelli-Walknaer de 1380 a 1389, el mapa de Soleri (1394) y varios mapas aún de fines de siglo. Por el contrario, no tenemos ningún vestigio de las Azores con anterioridad a la expedición luso-canaria de 1341: nada en los portulanos de Dalorto de 1325, ni en el célebre Dulcert de 1339.

2. Archipiélagos y punto de partida de la navegación de altura

La casi simultaneidad del primer e indiscutible descubrimiento llama, necesariamente, la atención. Marca la gran fecha del nacimiento de la navegación de altura, al fin libre de las costas, mediante la

localización de una baliza de semana en semana. La distancia a vuelo de pájaro que separa Flores o Corvo, las más occidentales de las Azores, de la más oriental de las Canarias, Fuerteventura o Lanzarote, es del orden de 2200 km. ¿Se ha medido bien la talla relativa de este pedazo de océano al que hemos propuesto llamar Mediterráneo atlántico? [55] Alrededor de dos millones de kilómetros cuadrados. De golpe y porrazo, por el simple juego de las mayores distancias a las que se arriesgaba un cabotaje liberado de la costa, a la búsqueda de vientos de popa, entre 1320 y 1350, el espacio marítimo abalizado del Occidente cristiano se acrecentó en dos tercios de un Mediterráneo. Ante un tal cambio y una tal heterogeneidad espacial, *la simultaneidad del descubrimiento adquiere todo su valor.* Ya desde un principio, hubo un cambio de ritmo en el orden del descubrimiento de espacio.

3. La cita del segundo tercio del siglo XV

Pero el descubrimiento no es la colonización. Durante ochenta años, las cosas quedaron así. A la cita de la invención, la de los años 1320-1350, corresponden, con una misma simultaneidad turbadora, la cita de los años 1430-1450, la de *la conquista verdadera y de la puesta en explotación.* ¿Se ha medido bien la fecunda paradoja de esta doble simultaneidad, de este doble encuentro, después de casi un siglo de intervalo?

Las Canarias, las más próximas, abrieron la marcha. La ocupación fue llevada a cabo por una partida de nobles normandos y franceses, en 1402, bajo el mando del «Sieur de Béthencourt y de Mesire Gadifer de la Salle», de las diócesis de Ruán y de Saintes. Ocupación precaria en el plano jurídico, que consolidó el homenaje de Béthencourt [56] al rey de Castilla, en noviembre de 1403. Franco Machado [57] anota con razón: «La ocupación de esta isla no puede ser llamada conquista». Ya que se hizo desde un principio con el consentimiento de los naturales. La ocupación sería pronto exterminadora a fuerza de trabajo impuesto y de brutalidad ejercida sobre la desgraciada población guanche. Sin violencia, en un principio, aquí como en otra parte. Fuerteventura en 1403, Hierro, en 1406. A decir verdad, durante treinta años, bajo la autoridad anárquica de los aventureros dirigidos por Béthencourt, no se emprendió esfuerzo sistemático alguno antes de la toma de posesión efectiva por parte de Castilla, a partir de 1435 [58]. Esta casi falsa salida canaria refuerza todavía la significativa simultaneidad comprobada.

El punto de partida del descubrimiento efectivo de Madera fue sin duda un poco más tardío de lo que se ha creído durante largo tiempo por el testimonio de Azurara. Después de una densa crítica [59], Machado llega a proponer 1423 para Porto Santo y 1425 para Madera propiamente dicha. El poblamiento empezó en seguida.

Se puede considerar que las Azores más lejanas, localizadas desde hacía casi un siglo, fueron efectivamente descubiertas en 1427 [60]. El poblamiento verdadero debió de empezar poco tiempo después. Tenemos una base segura [61] en las fechas de las autorizaciones reales de poblamiento. Las del 2 de julio de 1439 y del 10 de marzo de 1449 afectan al grupo más próximo, el grupo oriental y central, Santa María, San Miguel, de una parte, Terceira, Graciosa, San Jorge, Pico, por otra. En 1452-1453 para Flores y Corvo. La reiteración, en 1449, del texto de 1439 podría hacer pensar que el primero no había encontrado gran eco.

¿Por qué esta simultaneidad? La economía nos da las claves de ello. Hubo una oleada de decisión y de descubrimiento en el curso de los años 30 del siglo XV —el paso del cabo Bojador data de 1434, y se sitúa ordinariamente en 1421 el punto de partida de los esfuerzos del príncipe Enrique el Navegante—. Esta oleada corresponde perfectamente, si juzgamos por los precios ibéricos conocidos [62], a un período excepcional de marasmo y de dificultad. El descubrimiento africano es un fenómeno de fase B, de dificultad que estimula la inteligencia. Azúcar en las Canarias, azúcar en Madera e incluso en las Azores [63] —un pequeño ciclo de la caña, dicen los historiadores portugueses— fueron la razón de ser de su primer poblamiento entre finales del siglo XV y los primeros años del siglo XVI. El azúcar necesita suelo rico y mano de obra fácil, trigo y vino, toda la gama de víveres para la escala de los navíos cada vez más numerosos.

4. Del Magreb hacia África: Ceuta

Totalmente independiente en un principio, y con anterioridad, según muchos puntos de vista, la aventura de las islas estuvo cada vez más estrechamente ligada a la gran aventura, que fue africana.

El África negra en la hora de la expansión se hallaba en el exacto prolongamiento del Magreb y, sobre todo, del más occidental de los Magreb, el más próximo del África negra: Marruecos. Es decir, el trigo de Gharb, el oro de Sudán y los negros para la industria azucarera de las islas del Atlántico. *El trigo, el oro, los esclavos dominaban*, pero *la gama era más amplia*. Veamos, a principios del siglo XIV, el abanico abierto del comercio catalán. «Algunas ciudades [64] magrebíes eran más o menos mercados de redistribución... En Ifriqiya, los catalanes adquirían algunas veces pimienta procedente de Levante, incluso seda, mientras que el jengibre comprado en los puertos de Oriente era reexportado de Cataluña a Berbería... En la costa del Marruecos atlántico, por ejemplo en Arzila, los barceloneses vendían goma, laca, canela, clavos de especia, bugalla, palo

brasil o pimienta, una resina llamada *sang de dragó* utilizada en tintorería, así como productos medicinales del tipo del óxido de zinc, todo ello mercancías compradas en las costas del Mediterráneo oriental. Por el contrario, los mallorquines se aprovisionaban de bugalla en Marruecos y en Berbería central, en Tenes por ejemplo... había un tráfico de cabotaje al que se consagraban no sólo los magrebíes sino también diversos marinos cristianos... Algunos barcos vagabundos llevaban a cabo un comercio de *tramping* granos en ambos sentidos... lanas, pieles, cueros de África hacia la Península, la cera en el sentido Iberia-Magreb, las telas...»

El único reproche que el comercio ibérico podía hacer al comercio magrebí era su incapacidad de mutación más allá del nivel en que se debió de limitar, según parece, desde el siglo XIII. Para conseguirlo fue necesaria la tentación política, en Ceuta, y luego, a partir de 1421, el descenso a lo largo de las costas y la penetración por la retaguardia.

Todo se ha dicho acerca de Ceuta (1415), punto de partida tradicional de la expansión portuguesa y por lo tanto europea [65]. Ceuta, frente a Gibraltar, en una situación que ofrecía, en realidad, ciertas analogías con el peñón. Essilia Septa, Septem [66] en la Antigüedad. Los árabes la llamaron Sebtah o Sebta: y de ahí la forma portuguesa de Ceuta. «De un enorme valor estratégico... llave del Estrecho» [67] en la medida en que Tarifa, Gibraltar y Algeciras [68] fueron arrancadas sucesivamente por la reconquista castellana del reino nazarí de Granada en 1292, 1309 y 1349. Situada en el extremo promontorio de Sierra Ximeira, próxima a Gibraltar, Ceuta era el primer puerto de mar del Marruecos mediterráneo. En 1415 Ceuta formaba parte del Estado merinida que controlaba la mayor parte de Marruecos, dueño de Alcácer, de Fez y de Tánger. Sin embargo, no debe olvidarse un breve episodio. De 1306 a 1309 [69], con la ayuda del poderoso reino de Aragón, el Islam domesticado de la Península ibérica (más ibérico aún, tal vez, que musulmán) había logrado separar por un momento Ceuta de Marruecos. ¿Ceuta es Marruecos? Zurara [70] hacía destacar ya en el siglo XV que la población de la ciudad estaba compuesta por negociantes, marinos y artesanos, y que el poder estaba allí en manos de una burguesía cosmopolita y comerciante. Valentín Fernández y Zurara [71] están de acuerdo incluso para afirmar que la nobleza no tenía el derecho de residencia. ¡Qué tentación apoderarse de Ceuta para el Estado portugués, donde el peso de los intereses mercantiles era tan determinante desde la Revolución «llamada burguesa» (tal vez un poco apresuradamente) de 1383-1385! [72]

Una larga premeditación [73]. No los seis años majestuosos de Zurara, sino tres años desde 1412. Un secreto bien conservado sobre el destino de la armada que se preparaba en Lisboa: este secreto, del que ha abusado la historiografía portuguesa [74], era un arma real del Estado portugués. La flota de Oporto se unía a la de Lisboa el 25 de julio de 1415. Un asunto de «burgueses» si se quiere, pero conducido por los nobles. La armada comprendía navíos comprados en todos los rincones de la Cristiandad atlántica: Portugal estaba representado

evidentemente de Norte a Sur, y también Galicia, la Vizcaya próxima, Bretaña, Inglaterra, Flandes. El 10 de agosto, la armada fondeó a la altura de Algeciras, donde Castilla abría sus puertas; una tempestad se levantó el 20 de agosto por la mañana, pero la flota llegó a Ceuta por la noche. El día 25 se cantaba un *Te Deum* en la mezquita consagrada como iglesia. Un golpe de audacia bien llevado, bien pagado. Más significativo nos parece lo que siguió. Los vanos esfuerzos de Marruecos, de Fez, para recobrar la ciudad en 1418 y 1419 [75], un Marruecos minado en sí mismo al que V. M. Godinho [76] atribuye, según mi parecer con demasiada generosidad, seis millones de habitantes. Más significativa, la decisión de conservar la ciudad y de extender la conquista que se iba a imponer en los años venideros.

En un principio, sin duda, prevalecía la idea de anexionar todo Marruecos; finalmente, al precio de un esfuerzo desproporcionado, se optó por la constitución de una onerosa cadena de presidios [77]. Desde Alcácer-Ceguer hasta Safi, ocupada en 1508. Hasta el día en que el desastre de La Mamora (1515) puso de manifiesto con toda claridad la vanidad del esfuerzo. Alrededor de Santa Cruz de la «Mar Pequeña», además, sobre la contraescarpa africana de la base canaria, tuvieron lugar algunos de los episodios más famosos de la rivalidad luso-castellana [78]. Destinada a mejorar el control del oro de Sudán en su tránsito mediante una profunda desorganización de la economía marroquí, la guerra en Marruecos —una guerra extranjera que no hizo sino acusar las fuerzas internas de desunión y de anarquía— acentuó la decadencia del comercio caravanero transahariano.

La política portuguesa en Marruecos encontró al mismo tiempo su involuntaria justificación a largo plazo. Esta política facilitó la empresa de Enrique el Navegante al reducir el peligro de la carrera marroquí en la costa atlántica. Al debilitar la economía marroquí, hizo cada día más necesaria la puesta en comunicación directa por mar con Senegal, Sudán y Guinea.

5. Enrique el Navegante

Es difícil soslayar la gran personalidad del «Sabio de Sagres», tercer hijo de Juan I (1385-1433) y de Felipa, al que su rango apartó del trono. Un largo camino le llevó hasta un primer plano, por lo menos de 1415 a 1460: «Talento de bien hacer», según su divisa. Tras la labor de la historiografía crítica [79], casi no queda gran cosa de la imagen tradicional [80], por completo legendaria [81], del príncipe sabio creador de la modernidad. Todo es cuestión de fuentes, como Duarte Leite ha dejado bien claro. La fuente principal: Zurara, en su *Crónica dos feitos da Guiné*, es un cristal deformador. Zurara

escribió después de los hechos, poco antes de 1460, en plena reacción nobiliaria tras la muerte de los infantes dom Pedro y dom João que, con el rey Duarte (1433-1438), se opusieron a la política de Enrique el Navegante. Presta naturalmente a su héroe, por anticipación, las ideas y los proyectos propios de 1460.

La figura de Enrique el Navegante aparece, hoy, sensiblemente diferente del estereotipo tradicional. Es más humana y, en último término, igual de importante.

Nada inventó ni realizó innovación alguna en el orden de las ciencias y de las técnicas. Todo lo más supo reunir los medios y los conocimientos de su época con la finalidad de conquista que él perseguía. Mucho más caballero que sabio o mercader, Enrique el Navegante representaba los intereses de la nobleza un tanto apartada del poder en 1383. Vitorino M. Godinho [82] ha sabido presentar una imagen convincente del hombre, de sus móviles y de su ambiente. «Curiosidad geográfica (precientífica), guerra a los infieles (espíritu de cruzada)» (para él, el imperialismo antimarroquí), «deseo de convertir (espíritu de proselitismo), preocupaciones comerciales...», gusto del lucro, del oro y de otras riquezas concretas, gloria y prestigio de su casa. ¿No es esto reducir el alcance de una obra y de un hombre? Por lo menos, es devolverlo a su época, a su país, a su ambiente. Duarte Leite, en su crítica severa, ha subrayado que el Príncipe Navegante había perdido en la empresa, de 1415 a 1460, muchas carabelas, oro y hombres; en una palabra, lo que se discute es el rendimiento de esta empresa principesca. Bajo rendimiento. Indudablemente, ya que antes de la realización había muchos borradores y muchos errores. Esta crítica puede ser transformada sin dificultades. Un pequeño país que cuenta con poco menos de un millón de habitantes, poco más de 2 % de la Cristiandad, consagró, de 1415 a 1460, al descubrimiento geográfico del mundo mucho más que todos los demás países juntos. El peso ligero del más potente patrimonio de la Casa de Avís fue colocado en la balanza. Recordemos el uso que en la misma época Borgoña, Orleans, Alençon hacían de sus patrimonios. El mérito del gran Señor de Sagres consiste en haber puesto al servicio de la empresa una parte del peso inmenso del «Estado». Incluso en el caso de que el Estado, como aquí sucedía, no fuese sino un patrimonio principesco. En ello radica el activo. No puede medirse. En el pasivo, la estructura demasiado estatal ya desde el principio de la empresa; un germen de muerte para un futuro lejano... El peso no se hizo sentir antes de finales del siglo XV.

Quedan por fijar las etapas.

3. Las etapas del descubrimiento africano

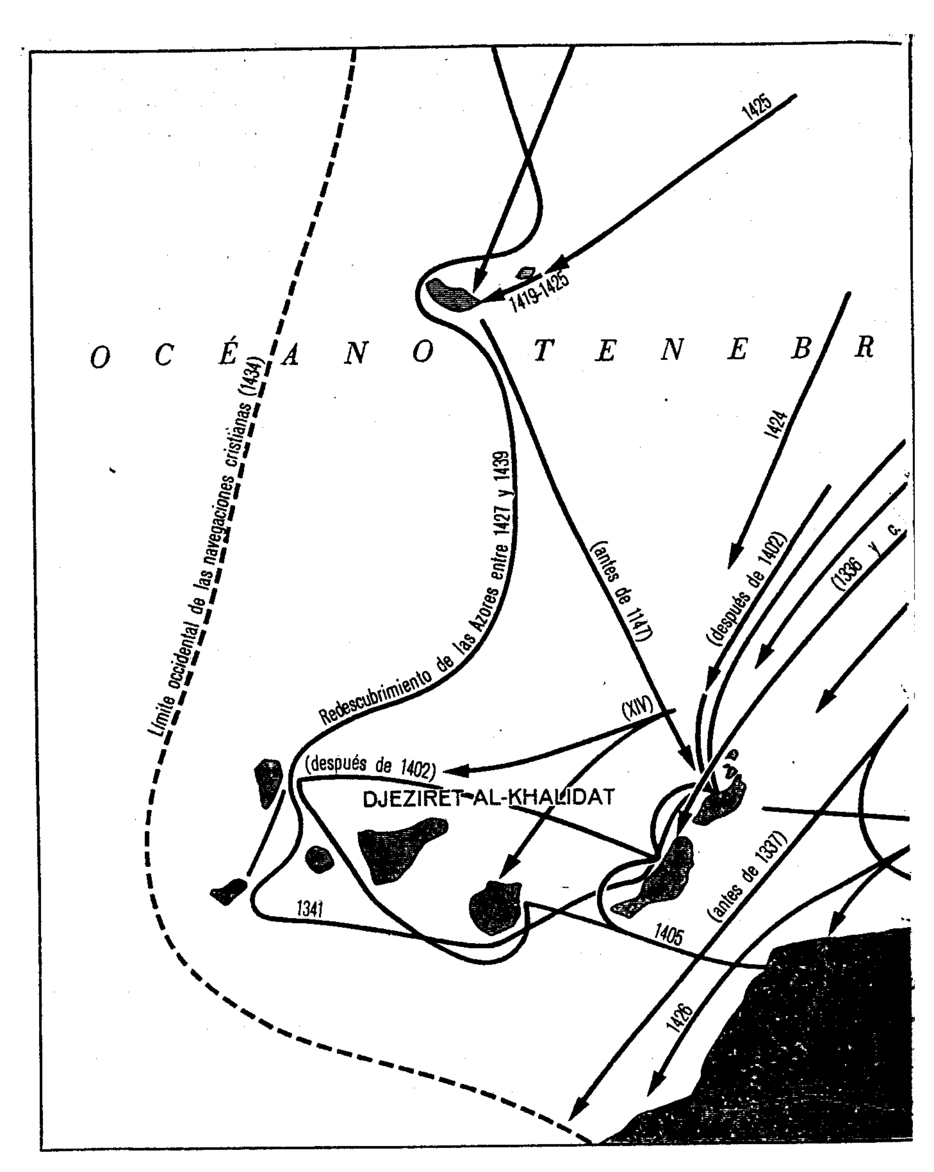
La clave nos viene dada por el mapa de los vientos y de las corrientes. El mérito de haber establecido con claridad la unión entre una geopolítica simplista, los niveles técnicos, y la cronología del descubrimiento pertenece a los grandes historiadores portugueses, Damião Peres y Jaime Cortesão [83], así como al almirante Gago Coutinho [84].

· *Una primera etapa* va de la toma de Ceuta *(1415)* al paso del cabo Bojador *(1434)*. Esta primera etapa fue de tanteos. No implicaba nada más que un cabotaje un poco atrevido. Para franquear el cabo Bojador se necesitaba un velero, ya que la excesiva distancia y la desértica costa sahariana no admitían la utilización del remo: para franquear el cabo Bojador, guardado por una fuerte corriente contraria, era necesario alejarse de la costa; para regresar, una vez franqueado el cabo, era necesario dibujar un gran círculo. Los portugueses decían la *Volta*, huir del alisio, con viento del lado de estribor, hasta el contraflujo que lleva recto al Este hacia Lisboa.

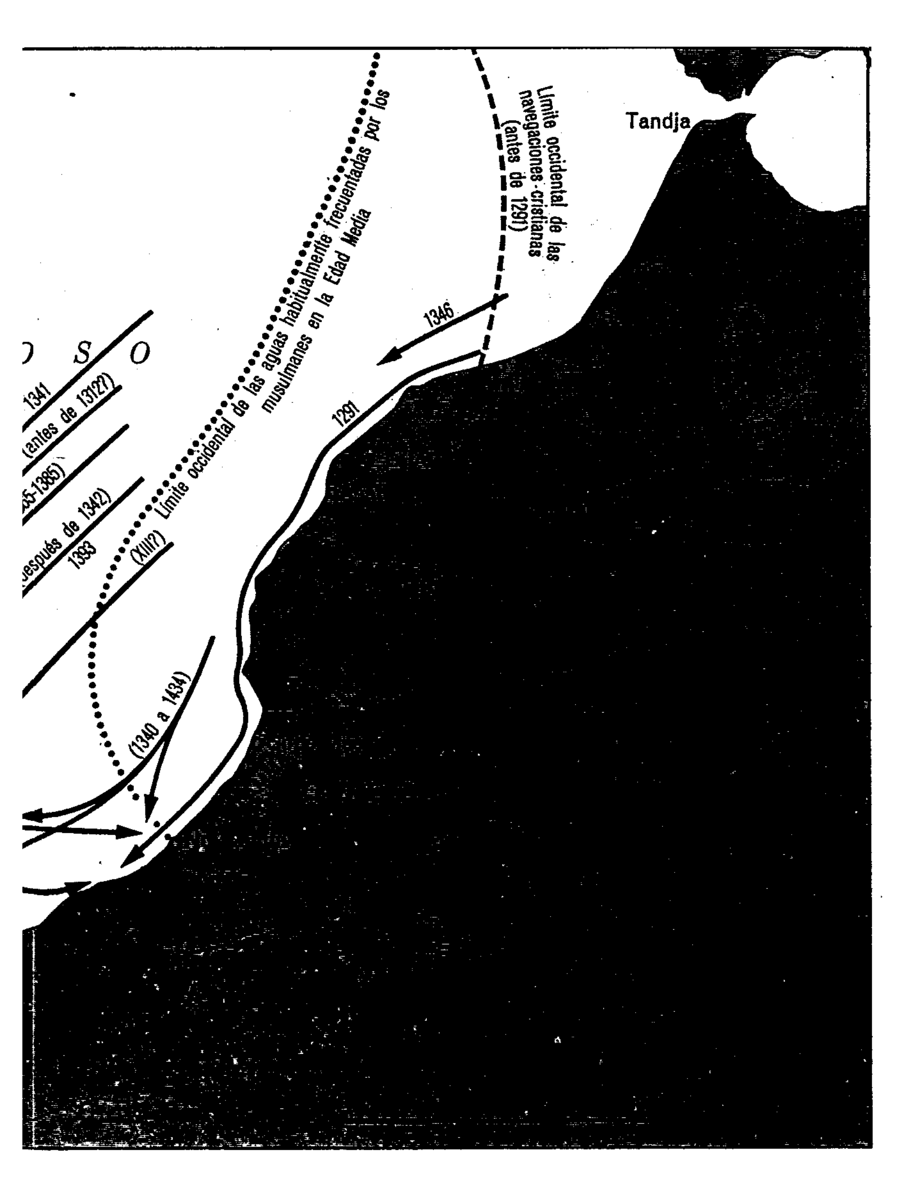
• Resuelto este problema, la *segunda etapa*, es decir, del cabo Bojador al cabo Verde *(1434-1444)*, fue fulminante. Era la *Volta* simple, el gran bucle, posible en toda estación.

• *Empieza una tercera etapa*, franqueada la costa de Sierra Leona *(1446-1475)*, hasta el Congo. Era la *Volta* compleja o, si queremos, del gran bucle anual en el campo de los vientos alternos. En adelante, el respeto de las estaciones impuso su imperativa sujeción. La ida y vuelta Portugal-golfo de Guinea con el viento de popa o de lado constante era posible sin recurrir larga y penosamente a la bolina [85], sólo a condición de establecer la ida en invierno, entre noviembre y marzo, o sea, partir en otoño y regresar durante el verano boreal, al precio, además, de un bucle muy abierto y de una incursión muy profunda en el incómodo mar de los Sargazos, ya que entonces debía tomarse, muy hacia el Norte, en el mejor de los casos en el 42° Norte, el contraflujo de las latitudes medias. La tercera etapa suponía, pues, un buen conocimiento, por lo menos empírico, de la circulación atmosférica y una gran maestría en el arte de navegar en alta mar, lejos de las costas. Treinta años de tanteos antes de la última etapa.

• *Cuarta etapa*. La de la puesta a punto de la doble *Volta*, o sea el gran ocho oceánico, la que conducía, *más allá de África, al océano Índico, a las Indias y a China*. Comenzó tímidamente en *1482*, con la salida, sin duda en primavera, de Diogo Cão. Culminó con Bartolomeu Dias y Vasco da Gama. Supuso un alejamiento voluntario de las costas a la altura de Sierra Leona. También supuso el paso de la zona de los alisios por una curva Nordeste-Sudoeste, Noroeste-Sudeste y que



MAPA 5. — El Atlántico africano antes del paso del cabo



Bojador (1434) (Según R. MAUNY [149], págs. 86 y 92)

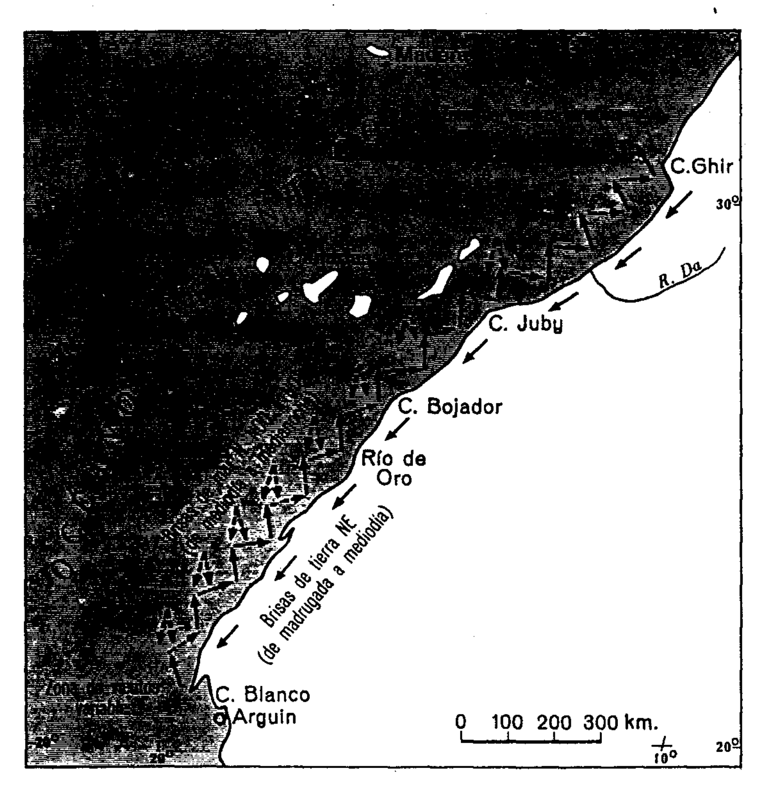
se alcanzara el contraflujo por 30º Sur en línea recta hacia el África del Sur. Significó el total dominio, la cúspide en cierto modo de la navegación a vela. Antes de alcanzarla fueron necesarios tres cuartos de siglo de esfuerzos.

Planteada esta regla, veamos la historia.

1. La primera etapa de Ceuta (1415) al cabo Bojador (1434)

La búsqueda del contacto con la costa de África tomó cuerpo en la empresa marroquí iniciada en Ceuta.

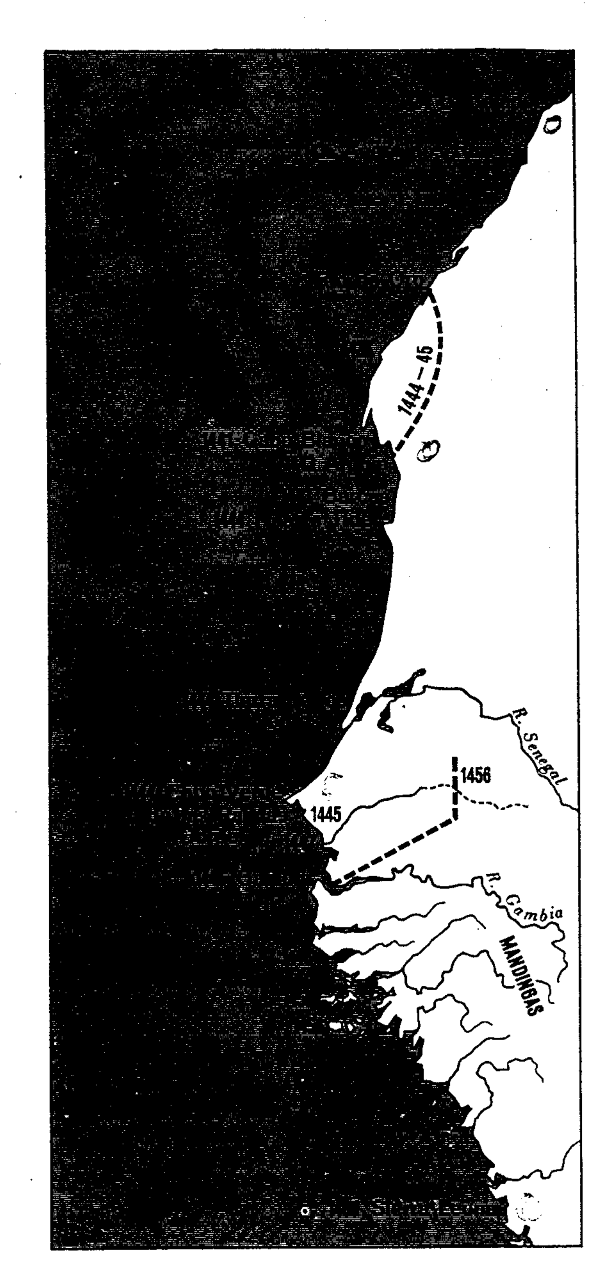
Un plan de agresión concertado maduró en Portugal. El tratado de paz con Castilla (31 de octubre de 1411) levantó un primer obs-



Mapa 6. — La costa occidental de África

a) Las corrientes

(Según R. Mauny [149], pág. 16)



b) Las etapas del descubrimiento (Según J. CORTESÃO [126], pág. 283)

táculo [86]. Fue seguido de una acción cerca de la Santa Sede. La operación marroquí (por no decir su prolongación africana posterior) se produjo bajo la insignia de la reconquista contra el Islam. Dos signos de este acuerdo (1413): el nombramiento del confesor de la reina Felipa, Aymar d'Aurillac, como obispo *in partibus* para Marruecos, y del trinitario Frei Sebastião de Meneses como arzobispo de Cartago. El 24 de marzo de 1414 se prohibió exportar en país moro material estratégico y en especial madera: de ahí la renuncia a una gran fuente de ingresos [87]. Se esperaba, pues, obtener oro en Marruecos por una vía que no fuese la comercial. Tomada Ceuta, el 18 de febrero de 1416, el príncipe Enrique recibió su primera delegación de poder para la defensa de la nueva conquista. Procuróse los medios para ello: documentos datados con fecha posterior, del 20 de mayo al 24 de noviembre de 1420, en los que el papa Martín V concedía al príncipe Enrique la lucrativa administración de la más rica de las órdenes portuguesas, la orden del Cristo *ad impugnandum pro tempore Sarracenos... ac alios infieles et crucis Christi inimicos e persequendum eosdem;* otro de estos textos, escalonados entre 1418 y 1420, precisa [88]: *não só a África mais a outras partes convizinhas para reduzir os sarracenos e outros infieis.* He aquí, pues, una doble delegación en regla del rey y del papa. Para Roma, sin duda, el descenso a lo largo de la costa de África tomaba el sentido de una especie de prolongación de la Reconquista [89]. Esto es válido, por lo menos, para la codificación de los motivos bastante claramente confesados. Por lo demás, debemos conceder una parte muy amplia al gusto del lucro [90], así como a la necesidad del oro y de la mano de obra que hizo pesar un intolerable desafío material, que se cambió rápidamente en pensamiento.

A partir de 1419-1420, se dio impulso estatal y paraestatal (sin excluir la iniciativa privada). En 1419, João Gonçalves Zarco y Tristão Teixeira reconocieron Porto Santo; al año siguiente, en compañía de Bartolomeu Perestrelo, Zarco y Teixeira llegaron a Madera, donde realizaron una primera tentativa de poblamiento [91]. Madera está tan sólo a 700 km a la altura de Safi y Mogador. El cerco de Marruecos había empezado. Pero la base de Madera debida a la iniciativa privada no era suficiente [92]. Enrique el Navegante se esforzó en incorporar al concierto real, un poco más al Sur, el conjunto canario. Sin embargo, ya se había tomado allí una opción.

Enrique el Navegante quiso ir más lejos. Una fuerza considerable, una flota que «transportaba 2500 hombres y 120 caballos», según Azurara [93], se desplegó contra Gran Canaria. Esfuerzo vano, reiterado en 1425, en 1427 y todavía en 1434, el mismo año del paso del cabo Bojador. Al elegir Gran Canaria, aún sin ocupar, el príncipe había

intentado evitar el choque frontal con la potencia castellana. Una potencia castellana, a decir verdad, mal afianzada, en razón, entre otras cosas, de la lucha abierta que tenía enfrentados a dos de sus vasallos, Maciot de Béthencourt y el conde de Niebla, Guillén de Las Casas [94], en las islas mal ocupadas. Muchas fuerzas fueron malgastadas, cuando todavía eran tan débiles, en inútiles rivalidades [95]. El segundo fracaso en las Canarias de 1425 fue compensado por el arraigo definitivo de la base de Porto Santo en Madera. El tercero tuvo aún mayor contrapartida con el descubrimiento del grupo central y oriental de las Azores [96]. Paulatinamente, se precisaba el Mediterráneo atlántico.

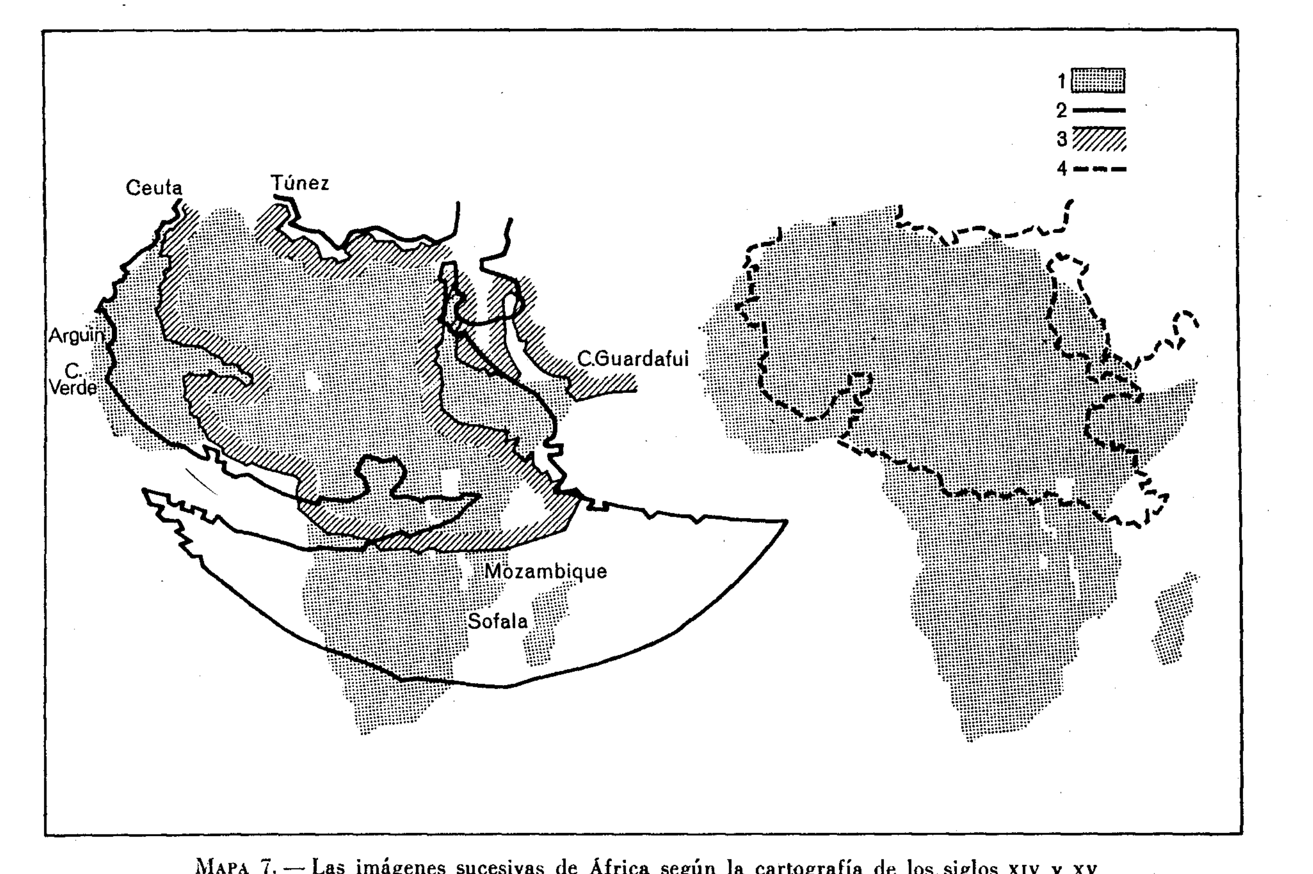
En el curso de esos años de tanteos, promovidos por los esfuerzos del Navegante, ya fuera, simplemente, por la rutina cotidiana del cabotaje internacional, los navíos fueron adquiriendo una gran libertad con respecto a las costas. El arte náutico estaba armado para franquear la segunda etapa [97].

2. La segunda etapa (1434-1444)

El año 1434 constituyó el verdadero punto de partida: fue fecha precisa, si se quiere, de la expansión europea. 1434, la más significativa de las fechas exactas, mucho más que 1415 o 1491 puestas de relieve por tantas historias de acontecimientos.

Lo sobresaliente del período anterior, más que Marruecos, simple pedazo un poco apartado de un Magreb mediterráneo y familiar, fueron las islas, o sea, la escuela de navegación de altura (pero no necesariamente astronómica). En 1434, la costa sahariana se abrió bruscamente. Pronto, desde 1444, en la desembocadura del Senegal se entreabrió una primera puerta del profundo mundo negro.

a) *El Algarve en vanguardia, el Magreb a un lado.* Al mismo tiempo que esta gran victoria técnica y psicológica —gran victoria, un navío, pequeños medios: el paso del cabo del Miedo—, una serie de acontecimientos señalan el fin de una época y el comienzo de una era. Era la promoción del Algarve, el más nuevo de los Portugales. ¿Pero era Portugal, este Algarve separado de la titulatura real? En 1437-1438, el Navegante, al margen de la agitación política de una Corte en ebullición, se refugió en Lagos. Con él, la generación de los marinos del Algarve pasó a un primer plano. A fines de siglo, el Algarve desbordóse sobre el condado de Niebla. Estas dos provincias vecinas, a uno y otro lado del Guadiana, afirmaban conjuntamente, dentro del privilegio europeo de la Península ibérica, el privilegio específico de las Iberias más recientemente reconquistadas. Los musulmanes que seguían viviendo allí constituían un privilegio



MAPA 7. — Las imágenes sucesivas de África según la cartografía de los siglos XIV y XV
(Según J. CORTESÃO [126], págs. 304-305)

1, Contornos de África; 2, Contornos de África según el mapamundi catalán de la Biblioteca Estensa de Módena hacia 1450: 3, El planisferio de Pietro Vesconte de 1320-1321: 4, El mapamundi genovés de 1457.

entre muchos otros. ¿Acaso no fue en su seno, por ejemplo, donde se reclutaron los primeros intérpretes de la exploración? Factor positivo y paradójico, por demás, el resonante fracaso en Tánger en 1437. Marruecos había constituido el incentivo útil, pero si se hubiera obstinado en ello hubiera podido hacer zozobrar la empresa ibérica. (La empresa portuguesa en Marruecos, durante el siglo XV, no representaba el cambio geográfico del mundo, sino un episodio en la serie interminable de la más vieja de las querellas mediterráneas. (Tánger era la gran empresa. Aspiraba al control absoluto de la entrada del Mediterráneo; era tal vez una etapa en la reconquista del África ex cristiana, donde los últimos enclaves de Cristiandad enquistada habían acabado por morir en el siglo XII [98]. Emprender en esta época, en el siglo XV, la reconquista del Magreb era, durante un largo período de tiempo, dilapidar sin esperanza las fuerzas necesarias a la apertura de las humanidades. Pero, afortunadamente, llegó el fracaso. El cerrojo del Islam mediterráneo era sólido) ¡Entonces, viva África!

Recordemos los hechos. (Una expedición numerosa, aunque insuficiente y mal dirigida, abandonó Rastelo el 22 de agosto, llegó a Ceuta el 27, y salió en dirección a Tánger el 9 de septiembre) El efecto de sorpresa no entraba en juego. (De todo el Marruecos montañés, llegó el Islam beréber y guerrero. (En garantía de una promesa que no sería mantenida, la restitución de Ceuta, el infante Enrique dejó a su joven hermano, dom Fernando, en manos del enemigo. El infante mártir murió seis años más tarde, todavía prisionero (5 de julio de 1443). Seis años capitales: la vida del prisionero protegió a Portugal de la tentación marroquí. Bastante tiempo para que, una vez entrevistos los puertos del África negra —1443, Arguim; 1444, la desembocadura del Senegal, el cabo Verde—, los méritos de la cruzada marroquí fueran fuertemente conjurados)

b) *Franquear Bojador.* En 1434, en realidad sobre un frágil esquife *(una barca)*, Gil Eanes había franqueado el cabo del Miedo. ¿Por qué este tope de detención del Bojador?

En el grado 27, el cabo Bojador es ya el Sáhara; por lo tanto, carente de apoyo costero [99]. El cabo está a 800 km del Sous: 800 km, 1600 km de ida y vuelta, al alcance de una galera. Sin abastecimientos de agua, imposible ir más lejos de no ser a vela. Hay que añadir dificultades ya señaladas: la violencia de las corrientes de Canarias cual una muralla, las brumas persistentes, la poca profundidad, la imposibilidad, sobre todo, de regresar por el mismo camino, remontando el viento a la bolina: *As correntes são tamanhas que navio que lá passe jamais nunca poderá tornar* [100]. Un siglo más tarde, a principios del XVI, Duarte Pacheco [101] seguía afirmándolo: a la ida, el cabo

se dobla a unos cuarenta kilómetros de la orilla [102], en el extremo límite, pues, de la visibilidad [103]. ¡Con cuánta mayor razón al regreso! Al regreso, una única solución: marchar recto Oeste-Nordeste, perpendicular a la costa, viento alisio del lado derecho hasta la altura de las Azores y de allí, por el contraflujo, hacia el Este, con el viento en la espalda, en dirección a la punta Sur de Portugal. Al mismo tiempo, se estableció la unión Azores-Bojador. Sin Diogo de Silves que descubrió, en 1472, el grupo oriental de las Azores [104], sin la familiaridad que este descubrimiento suponía, con 200 a 300 km de navegación oceánica, el Bojador seguiría siendo un muro. Lógicamente, podemos suponer que los compañeros de Gil Eanes estaban familiarizados con la ruta de las islas. En esta experiencia debieron de sacar el coraje para vencer el miedo de un desconocido que no era totalmente lo desconocido.

Gil Eanes venció, en agosto de 1434, después de un fracaso en 1433, los terrores del «Mar Tenebroso». Eanes no representa para nosotros mucho más que un nombre. Azurara lo llama *escudeiro,* o sea, de la pequeña nobleza, en recompensa [105] *ao despois fez cavaleiro...* ¿Debe identificarse a este atrevido navegante, como cree poder hacerlo Jaime Cortesão, con un Gil Anes de Lagos, estudiante inscrito el 12 de octubre de 1431 en la Universidad? Simple hipótesis. Evitemos sacar las mismas conclusiones que Cortesão [106]. Más que el triunfo del aristotelismo universitario, el viaje de Gil Eanes nos parece el triunfo del valor, de la técnica y de una costumbre cada vez más profunda de una navegación lejos de las costas. De esta exploración *em terra onde não achara gente alguma nem sinal de povoação,* «Gil Eanes trajo en testimonio de la flora del desierto... rosas de Santa María».

Franqueado este paso, todo fue más aprisa.

Al año siguiente, en 1435, Gil Eanes, una vez más, y Alfonso Gonçalves Baldaia [107] llegaron cincuenta leguas más adelante, hasta un lugar que llamaron Angra dos Ruivos. En 1436, Baldaia, solo, añadía otra vez cincuenta leguas de costas desérticas hasta una ensenada de la costa designada de un modo revelador con el nombre de Rio do Ouro. Río de Oro. Esta designación errónea traduce impaciencia y confusión: el Río de Oro de los mapas catalano-mallorquines —establecidos según el informe de las caravanas— correspondía, según parece, al río Senegal: fueron necesarios todavía ocho años de esfuerzos suplementarios para alcanzarlo.

(El fracaso de Tánger, en 1437, cuyo efecto a largo plazo fue un acontecimiento benéfico, señaló un intervalo. Nada de 1436 a 1440. Consecuencia directa de los disturbios políticos que siguieron a la captura del infante Fernando, la muerte de Duarte y la Regencia.)

Es la hipótesis más verosímil [108]. Esto no excluye la suposición de Damião Peres, que veía en ello un tiempo de reflexión y de perfeccionamiento técnico. En el curso de estos años, Enrique el Navegante había anclado sólidamente las bases de la empresa de descubrimiento en la provincia del Algarve.

c) *La carabela; los esclavos.* En 1441, terminada la pausa, nuevo y decisivo paso hacia adelante: Antão Gonçalves alcanzó el cabo Branco y encontró con algunos hombres materia para el trueque: cuero, aceite, pieles de focas. Poco tiempo después, a Gonçalves se unió la carabela de Nuno Tristão. Saludemos, en la historia del descubrimiento, este importante año de 1441: *la primera carabela* [109], he ahí el utensilio perfecto; *la primera caza de esclavos,* he ahí el móvil y el motor económico [110]. Históricamente, pues, *los esclavos preceden al oro.* Desde un principio, se estableció su tráfico en gran escala. Desde 1442, por otra parte, la expresión polvo de oro [111] apareció bajo la pluma de Azurara.

La etapa del cabo Branco duró dos años. El tiempo de una doble consolidación jurídica de la empresa. La bula de Eugenio IV, que aporta el reconocimiento del pontífice, data del 19 de diciembre de 1442 [112]. Al mismo tiempo, tomó cuerpo una de las ambigüedades sobre la que tropiezan, todavía hoy, los historiadores portugueses. Esta forma degenerada de cruzada, a modo de continuación de *Reconquista,* dio a la empresa su apariencia diplomática, la introdujo en las representaciones nobles de la Cristiandad, le procuró el móvil que le gustaba confesarse. No es más razonable excluirlo que discutir al rapto de los esclavos y al trueque del oro el primer puesto en el orden de las duras realidades [113]. Véase la carta del 22 de octubre de 1443, del regente al infante: esta carta funda el primer monopolio de la conquista [114].

d) *La desembocadura del Senegal.* En 1443-1444, último golpe contra el adversario: dos grandes etapas todavía llevaron a los hombres del príncipe Enrique a la desembocadura del Senegal.

Y se establecieron al mismo tiempo las bases de una presencia duradera. He ahí Arguim (1443), el futuro gran centro de aprovisionamiento de oro que justificaría la protección de un castillo empezado en 1461 [115], la isla de Garças [115]. En 1444, finalmente, un fuego de artificio: Lançarote en Naar e Tider, Nuno Tristão en la desembocadura del Senegal, Dinis Dias en cabo Verde. En 1444, asimismo, la primera carga importante de esclavos negros.

Durante varios años, condenada por las nuevas complejidades del régimen de los vientos a marcar el paso, la empresa africana vivió de la importación anual de los esclavos de Guinea. Azurara [117] ha descrito con un poder excepcional de sugestión la llegada de todas las

cargas a Lagos. El 8 de agosto de 1444, don Enrique, a caballo, vigilaba las operaciones. Para él, 46 almas de un lote total de 230. Toda la gama de la costa saheliana, desde el beréber de tez mate hasta el negro bien caracterizado, «*outros pardos e outros negros e disformes... que dan una imagen del hemisferio de abajo*». Llegó el momento en que se separaron los amigos de sus amigos, hombres y mujeres, padres e hijos. Cantos fúnebres se levantaban del triste rebaño. En los rostros que habían adquirido un color grisáceo, la expresión de un último grado de desesperación. Cada año y varias veces al año, se desarrollaba una escena análoga en la costa del Algarve. Si los moros se asimilaban mal (al igual que los esclavos cristianos no se incorporaban fácilmente al Magreb), los negros supervivientes del atroz desgarramiento se incorporaban fácilmente a las escalas inferiores de la sociedad. En aquellas tierras recién reconquistadas, la Península ibérica tenía necesidad de hombres. Desde la Peste Negra y el derrumbamiento demográfico de la segunda mitad del siglo XIV, la Europa transpirenaica ya no tenía excedentes. El tributo pagado a la epidemia fue más oneroso en la base que en la cúspide de la pirámide social. El recurso a los negros paganos, fácilmente cristianizados, fue un remedio específicamente portugués a la crisis demográfica del siglo XV. Teniendo en cuenta el coste de producción y de reproducción del hombre, la importación de adultos en plena fuerza productora constituía la más ventajosa de todas las operaciones económicas concebibles. La necesidad imperiosa y cierta costumbre —adquirida en el curso de los siglos de cohabitación con el Islam— explican el éxito de esta operación paradójica. Sus consecuencias fueron dobles. A corto plazo, la aptitud de los portugueses para la empresa de la apertura del mundo tropical. A más largo plazo, el efecto negativo de un reforzamiento del prejuicio latente con respecto al trabajo manual. Más que en ninguna otra parte, en el Sur de la Península ibérica, los trabajos manuales estuvieron a cargo de esclavos.

3. La tercera etapa (1444-1475)

El cabo Verde fue alcanzado por Dinis Dias el mismo año (1444), en que Nuno Tristão había descubierto la desembocadura del Senegal, el verdadero Río de Oro de los antiguos portulanos. A este ritmo, la costa de África pronto sería recorrida.

a) *La interrupción de mediados del siglo.* Sin embargo, la exploración marcó el ritmo. Algunos centenares de kilómetros, todo lo más, en los años que siguieron. En 1444, el cabo Verde, la isla de las Palmas (Gorea). Al año siguiente, Alvaro Fernandes confirmó el éxito

de Dinis Dias, explorando el cercano cabo dos Mastos. Después, *ultima regio,* en 1446, Nuno Tristão, Estêvão Afonso y Alvaro Fernandes recorrieron todavía los doscientos kilómetros que median entre los dos cabos hermanos (el cabo Verde y el cabo dos Mastos) y la desembocadura del Gambia y el cabo Rojo (cabo Roxo), desde donde se domina el profundo estuario de la Casamanza. Luego, un largo silencio de diez años. Fue necesario esperar a 1456 para que fueran señaladas presencias apenas algunos kilómetros más al Sur, en la zona más propiamente guinea de la desembocadura común a los ríos Geba y Corubal. Una interrupción casi completa de 1444 a 1460, hasta el descubrimiento, a 800 kilómetros más al Sur, de la costa de Sérra Leoa (Sierra Leona). El comandante Texeira da Mota atribuye el mérito de este descubrimiento a Pero de Sintra (lo más tarde en 1460).

b) *¿Por qué este intervalo?* Podemos buscar y encontrar mil razones a este largo intervalo. Hubo las competencias extranjeras y sobre todo la consolidación, la organización del África del oro buscada y encontrada. La base de Arguim y la desembocadura del Senegal, el acceso directo al oro en polvo, los esclavos cómodamente apresados debieron de ser suficientes a los apetitos en cierto modo modestos del Pequeño Portugal, reducido de hecho al pequeño Algarve (una provincia de un poco más de cincuenta mil almas). Pero las razones geográficas son las más indiscutibles. Al Sur de los cabos Verde y dos Mastos, un fenómeno limitado de monzón perturbaba la circulación atmosférica. Durante los meses de verano, el continente sobrecalentado atrae sobre sí el alisio Sur que empuja contra la tierra la barra, sus peligros, y empuja, con el viento de costado, hacia el Este al fondo del golfo. El verano es favorable a la ida, el invierno al regreso con vientos que soplan del Este y empujan mar adentro. La *Volta* sencilla es necesario sustituirla por la *Volta* completa o alterna.

Esta historia difícil atrae la hipótesis. Los *quince años* que siguieron al descubrimiento casi simultáneo del cabo Verde y del cabo dos Mastos fueron *los más oscuros* de la exploración de África [118]. Poca suerte documental [119]. La *Crónica dos feitos da Guiné* se detiene en 1448. No se midió bien, hasta mucho tiempo después, lo que había de aportar Azurara el humanista, pese a lo que se haya podido decir [120] sobre sus tendencias hagiográficas y su manía de proyectar en el pasado motivaciones anacrónicas. Azurara calló. Transcurrieron quince años antes de que se volviera a encontrar el hilo de Ariana, inferior, de la primera década de Barros. En este hiato, el silencio de los archivos o sus respuestas contradictorias; el tiempo para una querella de historiadores, que no tiene cabida aquí [121]

El debate se desarrolla entre los que aceptan este hiato como fruto de la casualidad, o la marca de un verdadero intervalo, y aquellos que ven en ello el propósito deliberado, la política del *Sigillo*, de una voluntad de esconder el gran proyecto, en curso de realización, del viaje a las Indias. Más tarde explicaremos las razones de nuestra elección en favor de la primera tesis, por otra parte matizada a la luz de las reflexiones constructivas de Jaime Cortesão [122] en el último estado de sus trabajos. En resumen, el debate no debe hacer perder de vista lo esencial, a saber, la extensión de las únicas certidumbres que tienen lugar aquí. Pueden resumirse así:

a) *Después del descubrimiento, un período de explotación.* Los contactos se estrecharon. Se constituyó un nuevo circuito del oro, más corto y más eficaz que el viejo camino de caravanas que retrocedió bajo tan fuerte competencia. Tan cierto como que la ruta marítima de Guinea no paliaba en realidad la crisis del oro. Entre las llegadas a las costas del Algarve y Lisboa, y el retroceso de las llegadas por el Magreb, el saldo no debió de ser sino débilmente positivo. Prueba del éxito portugués, las competencias extranjeras y, en primer lugar, la competencia más próxima, la de Castilla. Castellanos, sobre todo, algunos genoveses, franceses e ingleses, se atropellaban en el camino abierto donde los portugueses dominaban ampliamente.

Andalucía estaba demasiado cercana, era demasiado parecida, y en especial Niebla y el Algarve, para que una y otra no fueran arrastradas a los mismos caminos. Pero aquélla sin un Enrique el Navegante. Hubo ante todo un asunto de pescadores. A los pescadores de Niebla [123] les gustaba este mar rico en peces —en razón de la corriente fría de las Canarias— que separa el archipiélago canario amigo y la costa de la «Mar Pequeña» del Sur desértico de Marruecos. De allí, se puede saludar con una mirada concupiscente a las barcas y las carabelas que salen del Algarve. Primer signo a nivel de los documentos de cancillería: la concesión del duque de Medina Sidonia (Valladolid, 8 de julio de 1449) [124], señor de Sanlúcar de Barrameda, sobre los «mares y tierras recién descubiertas desde el cabo de Aguer hasta la alta tierra del cabo Bojador con todos sus estuarios, entre ellos el llamado "Mar Pequeña", pesca, factorías... derechos y jurisdicciones, justicia y jurisdicción alta y baja, a excepción de las minas de oro y de plata, todo en razón de los servicios prestados y por prestar a S. M. en la conquista de sus tierras».

Texto revelador, texto prudente: Castilla se abstenía de hacer irrupción en el dominio portugués al sur del Bojador. La Andalucía marítima, a través de su príncipe, preparaba una base de negociación que le permitiera conservar los propileos Canarias-Mar Pequeña.

Las Casas [125] ha conservado la carta de una protesta castellana contra un modo brutal de afirmación del monopolio portugués *de facto* sobre el mar de Guinea y sus riquezas. El texto de Las Casas muestra que los portugueses no retrocedieron ante los procedimientos que volverían a utilizar, siglo y medio más tarde, los holandeses, para la salvaguardia de sus derechos de monopolio. Pero el monopolio *de facto* no iba a tardar en convertirse en un monopolio *de jure*, cuando fue difundida la bula *Romanus Pontifex* de Nicolás V (con fecha del 8 de enero de 1455) [126]. Esta bula reconocía de hecho a Portugal lo que había sabido construir [127] a fuerza de puño. Esta victoria jurídica tuvo su precio; sería necesario Colón y la bula *Inter Coetera* (1493) para que fuera realmente puesta de nuevo sobre el tapete.

β) *Segunda certidumbre: las dificultades técnicas debidas a la distancia añadida.* Más allá de cierto umbral, variable según los períodos, se puede afirmar que la dificultad crece según una progresión geométrica cuando la distancia crece según una progresión aritmética. De 1445 a 1460, la ley de la distancia añadida parece haber jugado más allá del muro de los 3000 km. Quince años para una comprehensión empírica del régimen de los vientos y de las corrientes [128]. ¡Quince años para aportar los últimos perfeccionamientos al utensilio carabela y a su utilización en el contexto, una vez franqueado el alisio, de los vientos, una vez más, alternos!

γ) *Tercera certidumbre.* En el transcurso de estos quince años, *la empresa se desvió.* Reduzcamos, en efecto, a sus verdaderas proporciones la divergencia [129] que subsiste todavía entre los partidarios más moderados de la tesis crítica [130], que es paradójicamente un poco la de una lectura casi ingenua de los textos, y la tesis tradicional de la extrapolación en nombre del secreto [131]. Es asunto de cronología y de acentuación. De 1441 a 1445, la India y la gran estrategia habrían tomado el relevo de los esclavos y del oro. África, simple paréntesis entre una empresa en prolongación de Reconquista y la gran cruzada planetaria, la de la búsqueda del preste Juan, la de un contracerco del Islam. A partir de 1455-1460, la búsqueda del preste Juan africano en un principio, las especias asiáticas después, apuntalaron progresivamente las dos realidades de los esclavos, del oro, luego de la malagueta. Una certidumbre no es suficiente, por ahora: África oriental, luego Asia, se perfilaron insensiblemente en el horizonte de un África singularmente más extendida hacia el Sur de lo que se había creído en un principio.

Álvaro Fernandes había sobrepasado el cabo Verde en 1445 y alcanzó el misterioso cabo dos Mastos identificado con el cabo Rojo por Armando Cortesão [132]. El mapa portugués anónimo de la Biblio-

teca Este de Módena (alrededor de 1471) lo indica ya con su nombre, Cabo Vermelho. Diogo Gomes, en 1446, llegó un poco más lejos: Teixeira da Mota identificó el punto alcanzado con Niumi, entre el río Gambia y el río do Lago. He aquí, como primera advertencia, el incidente explicado por Azurara en el que la mejor parte de la expedición Nuno Tristão, en los parajes alcanzados por Gomes, sucumbió bajo los golpes de un puñado de guineos armados de flechas envenenadas, prototipos, si queremos, en la historia de los descubrimientos, de los «indios flecheros» del arco caribe antillano. Los cinco supervivientes trajeron, llevados por los vientos y las corrientes, hasta la altura de la costa de Sines, una carabela fantasma. La desgracia prueba por lo menos un perfecto dominio de la *Volta.*

c) *Un África menos fácil.* El mismo año, Álvaro Fernandes había alcanzado el río Casamanza. Tercer episodio, el incidente Valarte amplió la lección de la expedición Nuno Tristão. El asunto ha excitado la imaginación de los historiadores. A menudo se ha identificado a Valarte con Wollert [133], escandinavo atraído por el renombre del Navegante a Sagres, según la prudente lección de Azurara; llamado por el príncipe, supone sin prueba Sophus Larsen. Sea lo que fuere, Valarte-Wollert, con el grupo portugués que le acompañó, pagó con su vida la brusca resistencia del medio guineo. A medida que nos alejamos del desierto, aparece un África negra central, más densa, más numerosa, menos fácil. Esta resistencia del medio ambiente es el cuarto factor que nos ayuda a explicar suficientemente la detención de la exploración.

Había llegado el momento del comercio [134], esto es, el tiempo de Arguim; base ideal, esta isla costera estaba bien provista de agua y al abrigo de cualquier ataque. En Arguim, como demuestra Robert Ricard [135], la compra del oro se hacía a base de *hambels* del Norte de África en una posición de fuerza. Arguim fue la primera base costera de una serie que comprendió Luanda y Mozambique, Goa, Diu, Macao, Itamaracá y Recife.

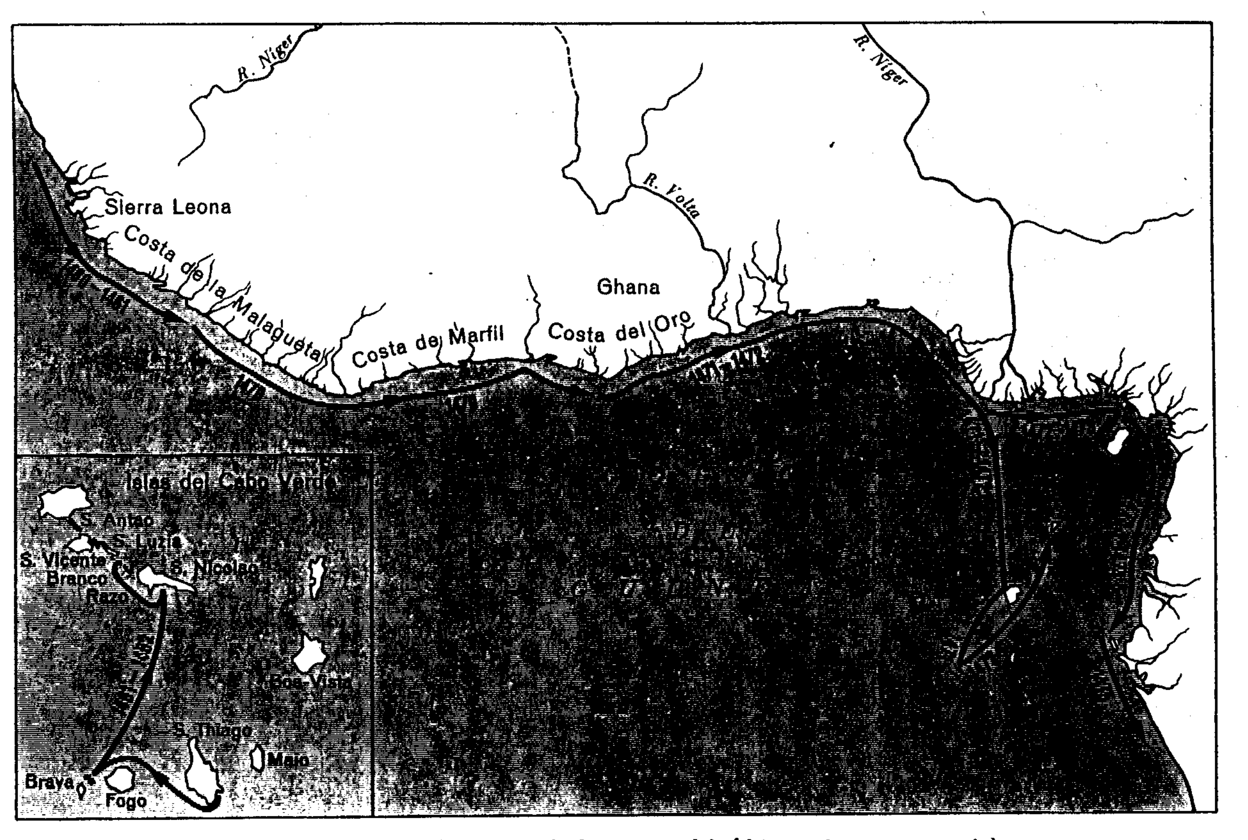
Ningún eslabón nuevo se filtra a través de los textos que nos han llegado antes de 1455-1456. Diogo Gomes, el capitán portugués anónimo, Luis de Cadamosto y un genovés, a la altura de la desembocadura del río Grande, llegaron a un centenar de kilómetros más lejos. Existe acuerdo sobre este punto por parte de los continuadores tardíos de Azurara: Rui de Pina, Duarte Pacheco y naturalmente João de Barros. Era también el período de explotación, no de exploración, en el curso del cual numerosos italianos se asociaron a la empresa: además de Luis de Cadamosto, Usodimare y Da Noli.

¿No fue acaso Antonio da Noli, con Diogo Gomes (un italiano asociado a un portugués), el descubridor de algunas de las islas del

archipiélago de Cabo Verde? Después de las Canarias, Madera y las Azores, las islas de Cabo Verde prolongaron en plena zona tropical (apartadas en el espacio y desfasadas en el tiempo) el Mediterráneo atlántico. ¿Antes o después de la muerte del Navegante (el 13 de noviembre de 1460, en el cabo San Vicente)? El mejor especialista de la conquista de Guinea, Teixeira da Mota, duda: ¿1458, 1460, 1462? Cadamosto era veneciano [135]; Antoniotto Usodimare, genovés; Antonio da Noli, genovés también, quien parece que frecuentó mucho Sevilla antes de pasar al servicio de Portugal. Estos italianos de Génova y de Venecia fueron, más que navegantes, técnicos del capitalismo. ¿Acaso Italia no fue la suerte de Portugal, como fue la de España? Tanto en la época de Arguim, como en la de Colón, encontramos, solidario en profundidad, a despecho de sus querellas de superficie, el Extremo-Occidente cristiano: de las Españas atlánticas a la Italia del Norte, del Cantábrico a Venecia, pasando por las privilegiadas provincias del Algarve y de Niebla. Una cosa es cierta: poco tiempo después de la toma por los portugueses de Alcácer-Seguer, en 1458 (prueba del renacimiento de la vieja tentación marroquí) [137], Pero de Sintra alcanzó, en 1460, la Sérra Leoa, punto máximo atestiguado de la exploración de las costas africanas a finales de la vida del príncipe Enrique el Navegante.

El viaje de Pero de Sintra podía marcar el inicio de un nuevo salto hacia adelante. Más allá de Sierra Leona, dos mil kilómetros de costas abren las seducciones de nombres prometedores: la costa de la Malagueta, la costa de Marfil y la costa de Oro. En Lagos no se ignoraba su existencia. La muerte de Enrique el Navegante, sin embargo, desembocó en el intervalo de una sucesión difícil. Del mismo modo, la toma de Alcácer-Seguer señaló el intermedio de una aventura marroquí de diversión. También la gran expedición de noviembre de 1463, llamada al fracaso, contra Tánger, lo cual no impidió que Tánger cayera, lo mismo que Arzila, poco tiempo después (1471).

d) *Los tanteos de los años 1460 y siguientes.* Un largo período de dudas institucionales de unos diez años inicióse a la muerte del Navegante, todo el tiempo preciso quizá para que fueran aportadas las soluciones técnicas imprescindibles para la marcha hacia adelante. De 1460 a 1469 asistimos a los esfuerzos de la Corona para reincorporar al dominio el patrimonio del príncipe muerto sin descendencia. Período de confusión, pero que vio el logro de un hecho capital: la irreversible desposesión del Algarve en beneficio de Lisboa. Más allá del simple acontecimiento, la desposesión del patrimonio en provecho del Dominio representó una transferencia geográfica: existía en ello un cambio de dimensión. La dirección de la empresa africana sobrepasaba las posibilidades del Algarve. En marzo de 1462 y, sobre



MAPA 8. — El descubrimiento de las costas del África guinea y ecuatorial (Según A. BAIÃO [114], I, pág. 360, y J. CORTESÃO [126], pág. 437)

todo, el 4 de julio de 1463, se puso de manifiesto el traslado [138] de la factoría del «Trauto de Arguim» desde Lagos a Lisboa. Antes de tomar definitivamente el asunto en sus manos, la Corona intentó, de 1469 a 1474, una solución de arrendamiento que salvaguardara los derechos del Dominio y le ahorrara el cuidado de una administración para la que tenía pocas aptitudes. Fernão Gomes [139], gran burgués de Lisboa, tomó el arriendo de 1469 a 1474, hasta la instauración del estricto monopolio [140] que duró de 1474 a 1549.

e) *Guinea.* Se han podido reconstruir [141], gracias a los relatos, entre otros, de Cadamosto, las etapas del difícil jalonamiento de la gran curva del golfo de Guinea. Siguiendo más allá de Sierra Leona, después de la muerte del Navegante (13 de noviembre de 1460) hasta finales de 1461, Pero de Sintra reconoció la Ilhota Selvagem (Dublin Island de las Banana Islands)... y toda la parte de la orilla que se extiende hasta Mata de Santa María, mucho más allá del cabo do Monte hasta el centro de la costa de la Malagueta.

Diogo Afonso (1461-1462) descubrió [142] las siete islas del cuarto Noroeste del archipiélago de Cabo Verde, prueba de una libertad bastante grande con respecto a las costas; y luego vino un período muy largo de detención.

Nada ocurrió antes del gran salto hacia adelante de Soeiro da Costa, en 1470. La actividad reemprendida a la altura de 1470 corresponde tal vez a la toma en arriendo de la administración de la conquista africana por Fernão Gomes. Habiendo partido del punto extremo alcanzado por Pero de Sintra, Soeiro da Costa, renovando las grandes hazañas del pasado, reconoció de una vez mil kilómetros de costas nuevas: la mitad de la costa de la Malagueta, toda la costa de Marfil y una parte de la costa de Oro, tan deseada, hasta el cabo Das Três Pontas. El mérito de terminar el reconocimiento de la costa de Oro pertenece, en el curso de la campaña 1471-1472 —obsérvese la reanudación del ritmo anual de las expediciones—, a João de Santarem y Pero Escobar o Escolar, a la cabeza de dos veleros que llevaban a bordo los expertos pilotos Martim Esteves y, sobre todo, al célebre algarvense Álvaro Esteves. Al principio de esta campaña, Santarem y Escobar alcanzaron el fondo de la actual Chama Bay, en la desembocadura del río de São João, el lugar llamado Sama, donde debía levantarse, once años más tarde, la famosa fortaleza de La Mina [143]. Después de haber procedido en este famoso lugar al primer trueque del oro —de donde deriva el nombre de La Mina—, la expedición había seguido casi mil kilómetros más lejos, hasta el cabo *Formoso,* en el extremo occidental del gigantesco delta del Níger. Después, dirigiéndose en línea recta hacia el Sur, siguiendo por la orilla, la expedición alcanzó, en la línea del Ecuador, São

Tomé (21 de diciembre de 1471), Ano Bom (1 de enero de 1472) y Santo Antão, llamado también, en honor del futuro Juan II, la Ilha do Principe. Por vez primera, al realizarse este rodeo hasta Ano Bom, se llegó al hemisferio Sur que contradijo la leyenda del mundo al revés. Fue probablemente en el curso de la campaña siguiente, en 1472-1473, cuando tuvo lugar el descubrimiento del macizo y de la isla de Fernando Poo, o sea, un nuevo salto hacia adelante de unos 400 km hasta la inflexión del litoral siguiendo una dirección de nuevo Norte-Sur.

La localización de la costa de Gabón y el segundo paso del Ecuador, en una navegación a lo largo de la costa del continente, se realizaron tal vez en el curso de los años 1473-1474. El mérito se debe a Lopo Gonçalves.

También en 1475, al término del contrato de Fernão Gomes, Rui Sequeira llegó hasta el cabo Santa Catalina a los 4° de latitud Sur. El viaje de Rui Sequeira jalona el final de la tercera etapa.

4. La cuarta etapa (1482-1499)

Esta etapa comenzó con siete años de inactividad. El tiempo para solucionar un duro conflicto, para un cambio de reinado y para una innovación técnica.

Juan II subió al trono en 1481. Él era quien poseía, desde 1475, la dirección efectiva de África, la preocupación de la ruta de las Indias y de una gran estrategia planetaria. En 1475-1480, la guerra de la Beltraneja, en que Alfonso V jugóse la fusión Portugal-Castilla contra la simbiosis mediterránea Aragón-Castilla, no era sino un pretexto. Niebla se había resignado mal a las concesiones de 1454. Sin duda, la Andalucía atlántica acusó el golpe del traslado, en 1463, de la capital de la empresa africana de Lagos a Lisboa. De Lagos a Palos de Moguer eran posibles ciertas adaptaciones, condenadas ahora por la verdadera distancia entre Lisboa y Sevilla. Se puede arriesgar la hipótesis de algunas connivencias de vecindad entre el Algarve destronado y descontento y sus vecinos del río Tinto y del Odiel. De 1454 a 1475, pese al acuerdo de los príncipes, algunos aventureros andaluces se habían infiltrado sin duda más allá del cabo Bojador (con más razón cuando, en agosto de 1475, la reina les invitó a ello oficialmente)[144].

De todas las expediciones andaluzas en el sector de la Guinea, la más importante fue sin duda la que dirigió Carlos de Valera, en 1476[145]. Debió de agrupar —lo que parece una exageración de nuestras fuentes[146]— de 25 a 30 carabelas y tres naves de las pro-

vincias vascas. Cada año, una expedición salía de las costas andaluzas y, cada año también, las fuentes portuguesas nos informan de los navíos y de los hombres que los convoyes portugueses traían prisioneros a Lisboa. La construcción del temido castillo de San Jorge de La Mina [147], iniciada en 1482 y terminada en un tiempo record de dos años, era en cierto modo la consecuencia de esta amenaza. En el conjunto, el intermedio fue bastante corto y las defensas portuguesas se revelaron eficaces: una eficacia derivada esencialmente de las dificultades de la navegación, del adiestramiento y del avance técnico de los portugueses. El tratado de Alcaçovas-Toledo (4 de septiembre de 1479-marzo de 1480) confirmó por segunda vez, *de jure*, la firmeza, *de facto*, del monopolio portugués en la costa africana.

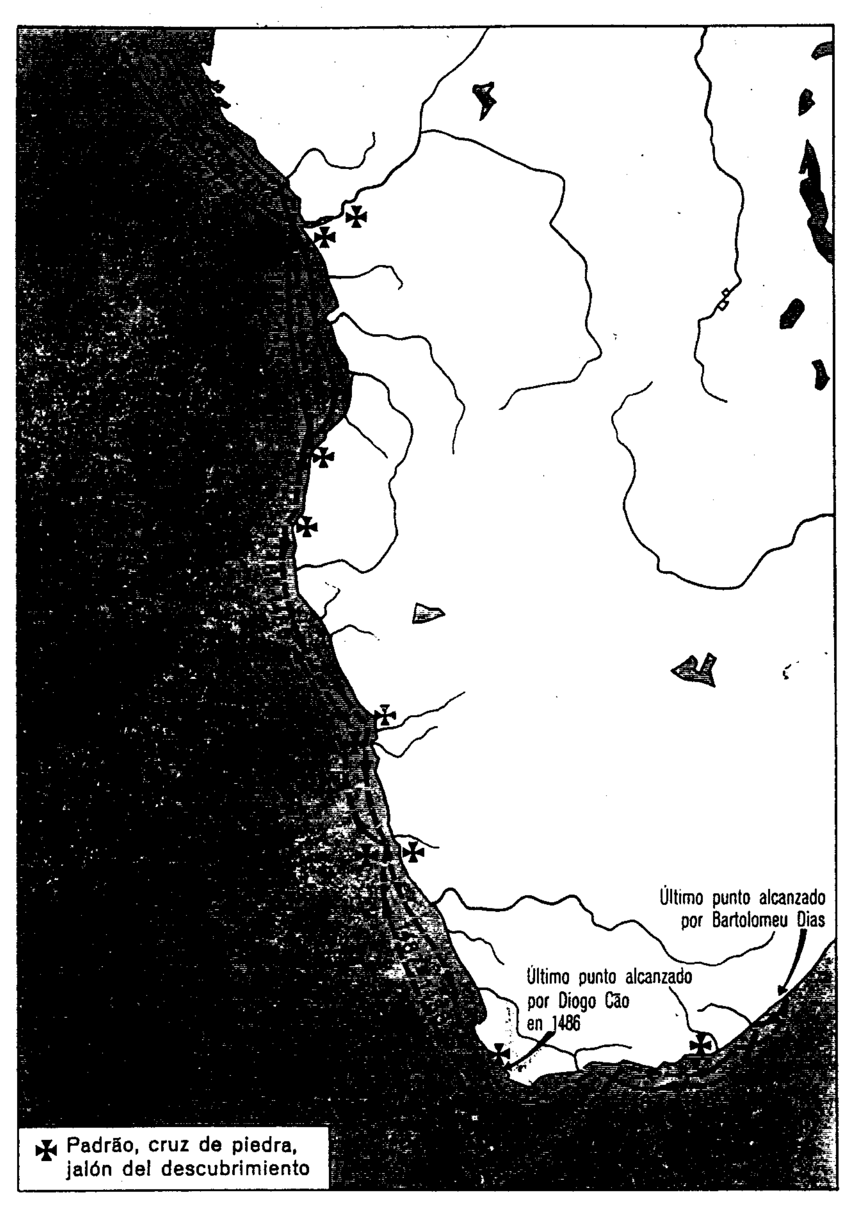
Al llegar a los años 1480, el esfuerzo se desarrollaba sobre dos planos: de una parte, el desvío alrededor de La Mina del comercio del oro. Arguim apenas había influido en el tráfico sahariano; La Mina lo desmanteló. El África negra fue definitivamente arrancada al Magreb y basculó sin retorno sobre el Océano.

La búsqueda apasionada, por otra parte, del paso y la puesta a punto, de 1487-1488 a 1497, de la doble *Volta*, da fe de un conocimiento perfecto de las corrientes y de los vientos. Supone una exploración minuciosa de cuatro mil kilómetros de costas y por lo tanto una práctica excelente de la más difícil de las navegaciones, la navegación a la bolina, eventualmente contra vientos y corrientes.

Proporcionan una fuente arqueológica irrefutable los famosos *padrões*, mojones esculpidos que llevan una inscripción precisa y que jalonan la ruta [148]. Fue una innovación de Juan II, desde 1482, que sustituyó por estos hitos de piedra a prueba del tiempo, las cruces de madera que el clima tropical no ha respetado. Se han encontrado once *padrões* desde la desembocadura del Congo a la costa de Mombasa, seis al Oeste hasta el cabo de Buena Esperanza.

Juan II subió al trono el 28 de agosto de 1481 [149]. Diogo Cão abandonó el Tajo, por vez primera, en la primavera de 1482 con una flotilla de varias carabelas. La expedición hizo escala, en adelante obligatoriamente, en La Mina. El primer viaje de Cão le condujo hasta el segundo *padrão*, el de San Agostinho, en el cabo Lobo a 13° 25′ de latitud Sur: primer encuentro, pues, con la brillante civilización del potente imperio del Congo [150].

El segundo viaje empezó —las opiniones son diversas— en abril de 1484 o a finales del verano de 1485 [151]: al principio, misma ruta, con escala en La Mina; después una rápida incursión en la desembocadura del río Zaire (Congo); luego un descenso mucho más profundo, hasta el 21° 47′ Sur, donde Cão plantó el cuarto *padrão*, con una punta extrema hasta 22° 10′. Sin duda, al cabo de sus fuerzas y



MAPA 9. — La última etapa africana: de Angola a El Cabo
(Según A. BAIÃO [114], I, págs. 368 y 376)

temiendo que le faltaran los víveres [152], Diogo Cão regresó por el mismo camino [153].

a) *Más allá de África.* Todo estaba preparado para dar el salto, realizar la unión marítima directa entre las dos humanidades importantes, en los dos extremos eurasiáticos. En el curso de los años 1487-1488 se puso todo en juego. África, esta vez, estaba rebasada por completo. El problema era Asia. Mientras que el encargo de localizar el paso entre el Atlántico y el Índico se confiaba a Bartolomeu Dias, una misión de información confióse a Afonso de Paiva y a Pero da Covilhã [154] (sin hablar del mensaje bastante misterioso confiado a un tal Lucas, abisinio, cuyo recuerdo ha conservado João de Barros) [155].

Afonso de Paiva, natural de Castelo Branco, pertenecía a una familia de origen canario. Pero Da Covilhã, el gran hombre de la embajada, había pasado su juventud en Sevilla, conocía Europa y el mundo musulmán, gracias a múltiples estancias en los *fonduks* del Magreb, una escuela perfecta. Salieron de Santarem el 7 de mayo de 1487, bien provistos de oro y de instrucciones. Luego siguieron Lisboa, Valencia, Barcelona, Nápoles, la isla de Rodas, Alejandría, El Cairo, Suez, el mar Rojo y Adén por Suaquem. En Adén, mientras que Paiva tomó la ruta de Abisinia, Covilhã llegó a la India para jalonar las rutas marítimas de los comerciantes árabes. Covilhã tocó Cananor, Calicut, Goa, con regreso por Ormuz. A finales de 1490 o principios de 1491, estaba de nuevo en El Cairo. Fue el primer portugués que llegó a la India, el primer europeo que pisó Sofala. En El Cairo se enteró, por dos judíos sefarditas, de la muerte de Paiva. Lo que Paiva no pudo realizar, lo lograría Covilhã. Llegó a Etiopía por Ormuz, donde se estableció y murió.

A Bartolomeu Dias le correspondió el descubrimiento de la ruta marítima directa para llegar a Calicut, cuyos méritos serían cantados por los informes de Pero da Covilhã.

Disponía de tres navíos: dos carabelas de 50 toneladas cada una, el *S. Cristóvão* y el *S. Pantaleão*, y sobre todo, nótese la innovación debida a la mayor distancia, un navío destinado a avituallamiento. Las fuentes divergen ligeramente cuando se trata de fijar la fecha exacta de la partida. Lo más razonable [156] consiste en atenerse a las indicaciones de Duarte Pacheco y situar la salida del estuario del Tajo a fines de julio o a principios de agosto de 1487. A finales de noviembre o a principios de diciembre de 1487, Dias franqueó el 23° latitud Sur, punto último del segundo viaje de Cão. La subida, con el viento alisio de frente, se hacía cada vez más difícil.

A la altura del 27°-28° latitud Sur, en enero [157], ante el muro alisio, intentó el primer tanteo, aún tímido, de la doble *Volta.* Dias

huyó perpendicularmente de la costa, con el viento de babor hasta 37°-38° latitud Sur para alcanzar el contraflujo de las latitudes medias. Esta maniobra, de un extraordinario atrevimiento, parece implicar, si fue consciente [158], la noción de una simetría inversa del régimen de los vientos y de las corrientes en el hemisferio Sur y en el hemisferio Norte. Al mismo tiempo, Bartolomeu Dias dobló desde muy lejos y sin verlo el cabo de Buena Esperanza, o de las Tormentas, reconocido al regreso, y volvió a encontrar la costa sur de África más de 500 km más allá del cabo, en el río das Vacas (fines de enero, principios de febrero de 1488). Al precio de inauditas dificultades, Dias llegó hasta el río do Infante (fines de febrero, primeros de marzo de 1488). Llegó tan lejos como sus fuerzas le permitieron, lo bastante para ver cómo la costa inicia un movimiento de huida hacia el nordeste.

Un regreso difícil hasta el cabo de Buena Esperanza; en el curso del mismo Dias clavó sus *padrãos* (el 12 de marzo y el 6 de junio de 1488). Más allá, con el alisio en la espalda, Dias efectuó la *Volta* Norte clásica, un viaje sin historia que acabó en el estuario del Tajo en diciembre de 1488.

b) *De África al océano Índico. Vasco da Gama.* Ocho años y medio transcurrieron entre el retorno de Dias y la salida de Vasco da Gama (diciembre de 1488-8 de julio de 1497). Era necesario, en realidad, digerir una enorme información, la reunida por Pero da Covilhã [159]. No estuvo casi disponible antes de 1491-1492. Entre los dos viajes, recordemos la sorpresa del éxito de Colón [160], y el difícil y fructuoso arreglo de Tordesillas (1494). Esta larga espera, consciente sin duda de la gravedad de la apuesta, y la mediocridad, una vez más, de las fuentes, explican la perplejidad de los historiadores. La muerte de Juan II, el príncipe perfecto, y el advenimiento, en 1495, de Manuel I el Afortunado constituyen tal vez la explicación más sencilla y, a fin de cuentas, la mejor de esta dilatada espera [161].

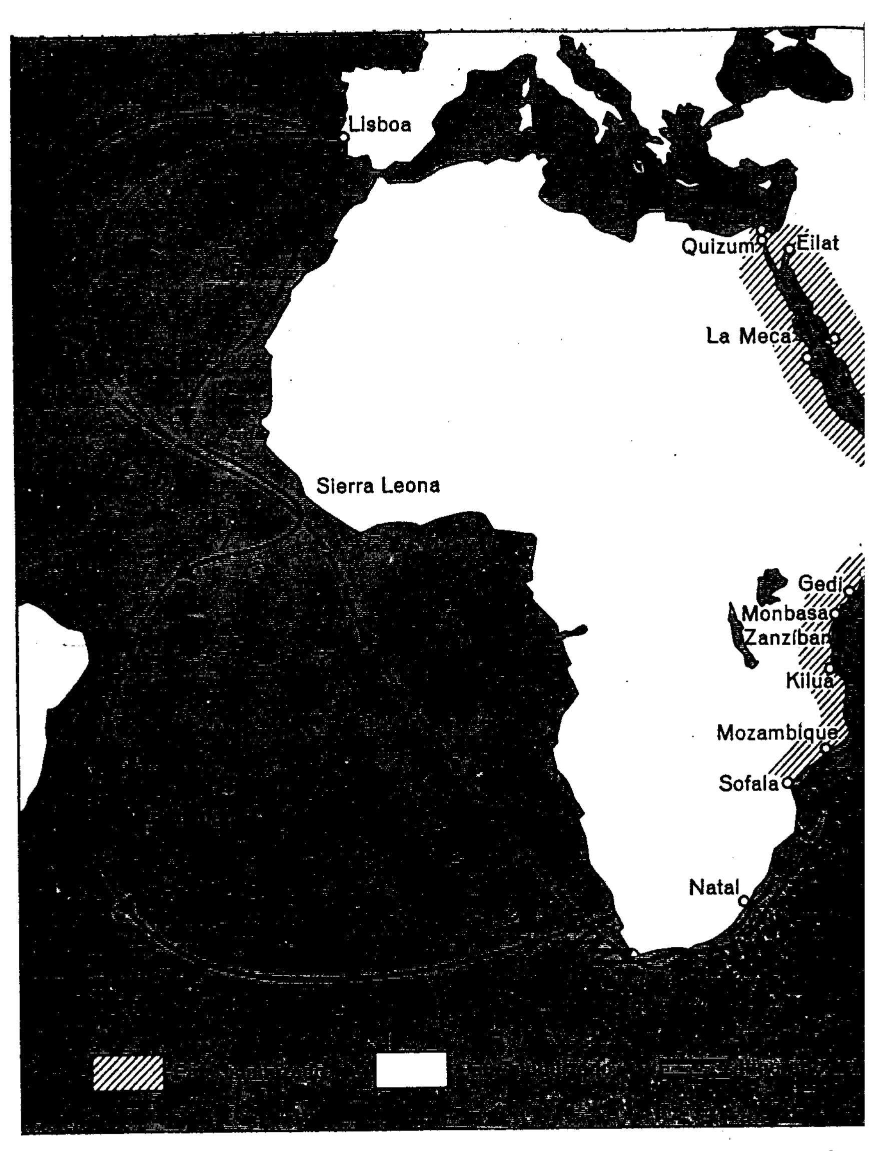
Primera sorpresa, ninguna carabela: cuatro naves pequeñas y robustas [162]. (Ya no se trata, pues, de un viaje experimental. Las proporciones de la expedición lo demuestran.) Agrupaba el *S. Gabriel* bajo el mando de Vasco da Gama, el *S. Rafael* con Paulo da Gama, el *Bérrio* con Nicolau Coelho, y una carabela de avituallamiento como en la misión Bartolomeu Dias. En total, incluidos pilotos, marinos y soldados, 150 hombres.

(Salieron de Lisboa el 8 de julio de 1497, hicieron escala en la isla Santiago del archipiélago de Cabo Verde el 3 de agosto. Desde Santiago hasta la altura de Sierra Leona, la navegación Noroeste-Sudeste transcurrió más o menos paralela a la costa. Entonces comenzó la enorme *Volta* a través del Océano, multiplicación por veinte

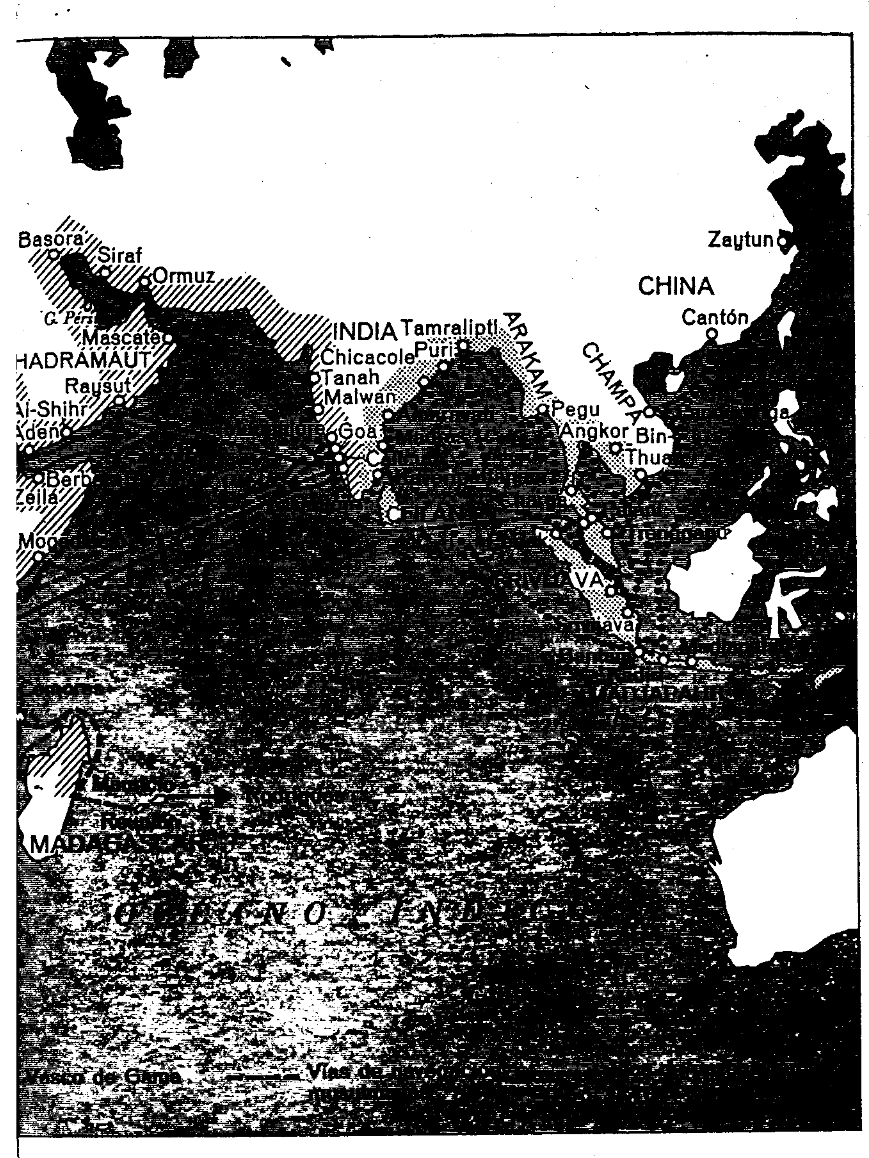
de la maniobra esbozada por Bartolomeu Dias. Después de diez mil kilómetros en alta mar de navegación dirigida, con el viento de babor, y después con el viento de popa, y del lado de popa, la *armada* tocó la costa de África, más o menos en el 31° latitud Sur. Se intuyó la tierra el 1 de noviembre, fue vista el día 4) el 8 de noviembre, la escuadrilla echó el ancla en la bahía de Santa Elena. En Santa Elena se procedió a una medida de latitud en tierra,[163] realizada a un grado poco más o menos. Desde Santa Elena dio comienzo una navegación difícil en bordadas, a contraalisio, hasta el cabo de Buena Esperanza; después, una navegación fácil, con el viento de popa y del lado de popa. Con ello se abrieron casi cuatro mil kilómetros de costas nuevas para la navegación europea. El 25 de diciembre de 1497, la escuadra se encontraba a la altura de Natal; el 10 de enero de 1498, en Terra de Boa Gente; el 25 de enero en río dos Bons Sinais, o sea, uno de los brazos del Zambeze en el 18° latitud Sur. Gama recobró aliento, efectuó cerca del Zambeze su primera escala larga, del 25 de enero al 24 de febrero de 1498. Hecho significativo, sin embargo, de su apresuramiento por alcanzar la meta, Vasco da Gama recorrió sin detenerse la costa de Sofala, acerca de la cual no estaba falto de informaciones gracias a Covilhã.

El río dos Bons Sinais marcó un hito importante.(Más allá del Zambeze, en efecto, la escuadra portuguesa entró, en competencia, en el campo de las navegaciones árabes regulares. En Mozambique el 22 de marzo, y en Mombasa el 7 de abril, chocó con la hostilidad de la parte musulmana de la población.) En Melinde, por el contrario, la acogida fue favorable. El potentado local proporcionó a Vasco da Gama el piloto que, en la ruta tradicional de la navegación árabe, condujo a la pequeña escuadra, sin pérdida de tiempo, hasta Calicut, donde echó el ancla el 20 de mayo de 1498[164]. ¿Es necesario identificar al piloto (el Malemo Canaqua... piloto astrólogo), como ha hecho Gabriel Ferrand con Ibn Madjid? Fuese lo que fuere, el contacto entre la ciencia náutica tradicional de los navegantes árabes del océano Índico[165] y la ciencia náutica portuguesa debía revelarse extraordinariamente fructífero: fue la clave de una auténtica mutación. En Calicut, una sorpresa esperaba a Vasco da Gama: el encuentro de un moro de Túnez que hablaba perfectamente castellano y genovés. Encuentro lleno de significación, testimonio de la superposición de dos sistemas de comunicaciones, ya desde el instante en que se entró en competencia.

Tres meses transcurrieron en Calicut, del 20 de mayo al 29 de agosto de 1498: Vasco y sus compañeros se vieron expuestos allí a las peores emboscadas levantadas en su camino por los mercenarios moros, que medían el peligro para ellos y que, sin duda, sobreesti-



MAPA 10. — De Áfri
(Según J. CORTESÃO [126], pág. 526,



l océano Índico
A. Toussaint [510], págs. 104-105)

maban[166]. Decidido el regreso, el 29 de agosto levaron anclas. Se procedería a la reparación de los cascos en la isla de Angediva. Miles de contratiempos esperaban a los cristianos. Pero la habilidad y la suerte estaban de su parte. Ejemplo significativo: aquel judío polaco, nacido en Alejandría, encargado de una misión de espionaje por los musulmanes, hábilmente desenmascarado, cambió sin escrúpulos de campo, y demostró, con el tiempo, haber sido un precioso informador.

De la India a la costa de África (5 de octubre de 1948-2 de enero de 1499), en el camino de regreso, de Angediva a la ciudad del príncipe Mogadoxo, o sea, un poco al Norte de la acogedora Melinde, debido a la falta de experiencia y de ayuda de un piloto adiestrado, la navegación se hizo lenta, peligrosa y difícil. Fueron necesarios algunos años para que fuese asimilada toda la lección del régimen de los monzones, tras el perfecto dominio de los empirismos seculares de los pilotos árabes.

El 7 de enero estaban en Melinde, el 11 pasaban a la altura de Mombasa. Entre el 13 y el 17, se redujo voluntariamente el volumen de la expedición; por falta de tripulación para cuatro navíos, una de las naves fue quemada. Se plantó un *padrão* en Mozambique, el 20 de marzo de 1499; franqueado el cabo de Buena Esperanza, todo se volvió relativamente fácil, a pesar del desgaste, el cansancio, la distancia.

Al principio se navegaba la *Volta,* a través del hemisferio Sur, aprovechando al máximo la ayuda del alisio. El 10 de julio de 1499, Nicolau Coelho, primero en llegar, dio la buena noticia. Vasco da Gama, obligado por la enfermedad y la muerte de su padre a hacer una escala en las Azores, no alcanzó el Tajo hasta fines de agosto. Fue necesario pagar la cuenta de este enorme esfuerzo. El precio resultó elevado: la pérdida de dos navíos sobre cuatro; 80 hombres de los 150 enrolados.

Se volvía una página en la historia de los hombres. A partir de la primera unión directa Lisboa-Calicut, se inició definitivamente un proceso irreversible.

Sobre el África del oro, de la malagueta y de las especias pobres, se injertó la posibilidad de una unión directa con la India, el Asia numerosa y las tradicionales especias.

El esfuerzo portugués desembocó naturalmente en el éxito alcanzado por Vasco da Gama y en la construcción de la India portuguesa. Llevaba igualmente en sí, casi tan lógicamente, los medios de la unión por el Oeste: o sea, Cristóbal Colón.

NOTAS DEL CAPÍTULO III

1. E. CARPENTIER, La Peste Noire..., *Annales E.S.C.*, 1962, núm. 6 [336], mapa pág. 1070.
2. J. TITOW, Evidence of weather, *The Economic History Review*, 1960 [395], páginas 360-407, citado por E. CARPENTIER [336], pág. 1075.
3. E. LE ROY LADURIE, *R. H.*, 1961, núm. 1 [384], pág. 9.
4. Cf. más arriba, pág. 13.
5. E. CARPENTIER, *Orvieto* [335], págs. 116-117.
6. J. HEERS, *Gênes* [293], págs. 487 y ss.
7. Y. RENOUARD, *Hommes d'affaires* [398], págs. 35 y ss.
8. J. HEERS, *Gênes* [293], pág. 487.
9. P. CHAUNU, *Séville*, t. VIII[1] [313], págs. 61 y ss.
10. Cf. más arriba, págs. 13-14.
11. Cf. «Nueva Clío», vol. 26 *bis*, II parte, capítulo I, § 5.
12. V. M. GODINHO, *Economia* [137], pág. 28.
13. R. KONETZKE, *El Imperio español* [451 *bis*], 1946, y C. FERNÁNDEZ DURO [122].
14. V. M. GODINHO, *Economia* [137], pág. 29.
15. V. M. GODINHO [137], pág. 29.
16. [137], *ibíd.*, pág. 29.
17. [137], *ibíd.*, pág. 30.
18. [137], *ibíd.*, pág. 31.
19. P. CHAUNU, *Séville et l'Atlantique* [313], t. VIII[1], págs. 180 y ss.; y P. CHAUNU, «Nueva Clío», 26 *bis*, II parte, capítulo primero.
20. Cf. más abajo, II parte, capítulo II, 3, 3, pág. 222.
21. Cf. P. CHAUNU, «Nueva Clío», vol. 26 *bis*, II parte, capítulo II.
22. Cf. P. CHAUNU, «Nueva Clío», vol. núm. 26 *bis*, II parte, capítulo primero.
23. F. BRAUDEL, *La Méditerranée* [363], pág. 364, y [364].
24. F. BRAUDEL, *ibíd.*, págs. 364-365, y V. M. GODINHO, O «Mediterráneo» saarino e as caravanas do Ouro, *R. H. de São Paulo*, 1955-1956 [134].
25. F. BRAUDEL, *Méditerranée* [363], pág. 365, y [364].
26. R. RICARD, *Études portugaises, Maroc* [53], pág. 100.
27. Y. RENOUARD, *Hommes d'affaires* [398], págs. 40-41. «El volumen de tales intercambios (oeste-este) fue creciendo de año en año. Ahora bien, el valor de los productos de lujo importados de Oriente sobrepasaba manifiestamente el de los paños que Occidente exportaba en contrapartida. Y la

venta de los esclavos disminuyó a causa de la expansión del cristianismo y de las ideas cristianas, así como por el hecho de la Cruzada que desaconsejaba reconstruir el ejército del adversario. Si el Occidente desprovisto de oro... podía hacer sus compras costosas, se debe a que se procuraba, desde mediados del siglo XII, por lo menos una cantidad bastante grande de metal precioso en los puestos de África del Norte. Fue ésta una de las grandes novedades del período de expansión del Occidente cuya vigencia perduró en los siglos XII y XIII...»

28. CH.-E. DUFOURCQ [445], págs. 98-99.
29. V. M. GODINHO, *Or, poivre*, 1958 [135], págs. 37-38.
30. V. M. GODINHO [134], *R. H. São Paulo*, núm. 24.
31. V. M. GODINHO, *Or, poivre* [135], págs. 35-36.
32. V. M. GODINHO, *ibíd.* [135], págs. 4-5.
33. V. M. GODINHO, *ibíd.* [135], págs. 70-71.
34. E. CARPENTIER, *Annales E.S.C.*, 1962, núm. 6 [336], págs. 1070-1071.
35. V. M. GODINHO, *Or, poivre* [135], pág. 730.
36. E. J. HAMILTON, *1351-1500* [317], págs. 136-137.
37. E. J. HAMILTON [317], pág. 136.

2 diciembre 1377-28 marzo 1380	12,78/1
29 marzo 1380-28 diciembre 1380	8,49/1
29 diciembre 1380-6 agosto 1383	8,09/1
8 mayo 1385-9 junio 1386	3,69/1
10 junio 1386	7,39/1
10 mayo 1428-1 diciembre 1429	5,84/1
septiembre 1431	6,37/1
19 noviembre 1481-23 enero 1484	10,13/1
24 enero 1484-16 enero 1486	10,35/1
17 enero 1486-31 enero 1487	10,57/1
1 febrero 1487	10,93/1

38. E. J. HAMILTON, *ibíd.* [317], págs. 17-18.
39. ID., *ibíd.* [317], pág. 81.
40. ID., *ibíd.* [317], págs. 59-60.
41. ID., *ibíd.* [317], pág. 74.
42. E. J. HAMILTON, *1351-1500* [317], págs. 101-102. La caída de los precios nominales fue más sensible todavía en Aragón: 98,4 (1381-1385); 104,7 1405-1408); 125,4 (1411-1415). 77,7, 84,4, 78,5 (1486-1490, 1491-1495, 1496-1500). Estuvo parcialmente disimulada, por el contrario, en Navarra (*ibíd.*, págs. 162-163), en la primera mitad del siglo XV, por la amplitud excepcional de las devaluaciones. En uno y otro caso, por el contrario, el alza de los salarios se añadió a las dificultades de la economía. Esta alza relativa puede que no fuese sino un mínimo descenso por relación al derrumbamiento de los precios. No hubo alza absoluta en Navarra, aparente estabilidad en Aragón, pero encarecimiento, a veces, de la mano de obra. La caída de la población fue la causa.
43. E. J. HAMILTON, *1351-1500* [317], pág. 59.
44. ID., *ibíd.* [317], pág. 105.
45. ID., *ibíd.* [317], pág. 162.
46. Por lo que todavía es objeto de discusiones, cf. más abajo, II parte,

cap. III, I, § 2, pág. 253. He aquí lo que se da por cierto, tal como se deduce de un siglo de trabajos. Haremos un rápido bosquejo de su historia, en la segunda parte, cap. III, 3, § 3. pág. 267.

47. P. CHAUNU, *Séville* [313], t. VIII[1], pág. 77; DE LA RONCIÈRE, I [124]; F. PÉREZ EMBID, *Descubrimientos* [148], pág. 69.
48. F. PÉREZ EMBID, *Descubrimientos* [148], pág. 58.
49. ANTONIO BAIÃO, *Expansão portuguesa* [114], I, pág. 270.
50. P. CHAUNU, *Séville* [313], VIII[1], pág. 444.
51. Por el inglés Machim, DAMIÃO PERES, *Descobrimentos* [147]; DUARTE LEITE, *História dos descobrimentos* [141], I, pág. 274, no está de acuerdo con ello.
52. BAIÃO, *Expansão* [114], I, pág. 291.
53. *Ibíd.* [114], I, pág. 292.
54. [114], *ibíd.*
55. En *Séville et l'Atlantique* [312], [313].
56. BAIÃO, *Expansão* [114], I, pág. 275.
57. [114], *ibíd.*, pág. 275.
58. F. PÉREZ EMBID, *Descubrimientos* [148], págs. 137 y ss.
59. BAIÃO, *Expansão* [114], pág. 297, artículo de JORDÃO DE FREITAS, y P. CHAUNU, *Séville*, t. VIII[1], pág. 449 [313].
60. BAIÃO, *Expansão* [114], I, pág. 280.
61. DAMIÃO PERES, *Os descobrimentos* [148].
62. E. J. HAMILTON, *1351-1500* [317].
63. P. CHAUNU, *Séville* [313], t. VIII[1], pág. 449.
64. CH.-E. DUFOURCQ [445], págs. 543 y ss.
65. Relato en DAMIÃO PERES, *História* [96], III, págs. 385 y ss., por DAVID LOPES; BAIÃO, *Expansão* [114], pág. 58.
66. MANUEL NUÑES DIAS, *O capitalismo* [146], I, págs. 57 y ss.
67. [146], *ibíd.*, pág. 58.
68. VICENS VIVES, *Historia*, II [97], pág. 9.
69. CH..E. DUFOURCQ [445], págs. 397-400.
70. V. M. GODINHO, *História económica* [129], pág. 35; *A expansão* [127], pág. 63; *Documentos* [47], pág. 54, según M. NUÑES DIAS, *O capitalismo* [146], pág. 65.
71. M. NUÑES DIAS, *O capitalismo* [146], pág. 66.
72. A. BAIÃO, *Expansão*, I [114], pág. 121, por DAMIÃO PERES; y V. M. GODINHO, *Economia* [137], pág. 109.
73. BAIÃO, *Expansão*, I [114], pág. 131.
74. Cf. más abajo, II parte, cap. II, 3, pág. 216.
75. BAIÃO, *Expansão* [114], pág. 133.
76. V. M. GODINHO [129], 1947, I.
77. V. M. GODINHO, *Economia* [137], pág. 121.
78. A. RUMEU DE ARMAS, *España en el África Atlántica* [148 *bis*], pág. 124; y PÉREZ EMBID, *Descubrimientos* [148].
79. La obra de DUARTE LEITE parece definitiva sobre este punto; artículos reproducidos en *História dos Descobrimentos* [141], I, págs. 29-266. Vigorosa puesta a punto en V. M. GODINHO, en especial, *Economia* [137].
80. Cf. más abajo, pág. 282.

81. Seguir el relato en BAIÃO, *Expansão* [114], I, de VEIGA SIMÕES, páginas 311-355.
82. V. M. GODINHO, *Economia* [137], pág. 95.
83. D. PERES, *Descobrimentos* [147]. J. CORTESÃO, cf. preferentemente *Descobrimentos* [126], que da el último estado de sus ideas.
84. GAGO COUTINHO, *A nautica* [213].
85. Cf. II parte, págs. 202, 212.
86. JAIME CORTESÃO, *Descobrimentos* [126], I, pág. 228.
87. *Ibíd.*, pág. 227.
88. *Ibíd.*, pág. 232.
89. V. M. GODINHO discute este punto de vista, en nombre de una solución de continuidad en el tiempo. Los trabajos de ALPHONSE DUPRONT [266], [269], actualmente, hablan en favor de la larga duración de los motivos de este tipo.
90. En reconciliación de los puntos de vista un poco divergentes de J. CORTESÃO y V. M. GODINHO [126], [137].
91. DAMIÃO PERES, *Descobrimentos* [147], págs. 56 y ss.; JAIME CORTESÃO, *Descobrimentos* [126], pág. 232; cf. P. CHAUNU, «Nueva Clío» [26 *bis*], I parte, capítulo III.
92. Cf. más arriba, págs. 63 y 65.
93. AZURARA, *Crónica dos Feitos da Guiné* [20, 21, 22], cap. 79, según J. CORTESÃO [126], I, pág. 234.
94. F. PÉREZ EMBID, *Descubrimientos* [148], pág. 129.
95. Esto da en parte razón a las críticas, por lo demás fáciles, de DUARTE LEITE sobre la poca rentabilidad de las empresas paraestatales del Navegante.
96. La fecha de 1427 se sabe gracias a un descubrimiento de DAMIÃO PERES, una apostilla de la mano del judío mallorquín Gabriel de Vallseca: *Aquestes illes foren trobades per Diego de Silves, pelot del Rei de Portogall en l'any MCCCXXVII.* Según J. CORTESÃO [126], I, pág. 235.
97. Lo que no implica en modo alguno (cf. más abajo, pág. 215) una adhesión por nuestra parte a la tesis de JAIME CORTESÃO que quería que la práctica de establecer la situación fuera corriente, en el mar, ya a partir de esta época (I, pág. 268). No desechemos las posibilidades ofrecidas por la brújula y una estima hábil. Como S. E. MORISON ha expuesto, los marinos del siglo XV supieron sacar de la estima más de lo que nosotros sabríamos hacer.
98. CH.-E. DUFOURCQ [445], págs. 144 y ss.: «...Existía aún en la segunda mitad del siglo XI, cerca de la puerta occidental de Tlemcen, algunos santuarios donde continuaba celebrándose el culto cristiano ... en el siglo XII, los últimos elementos cristianos de la región de Tlemcen habían desaparecido...»
99. AZURARA, *Crónica* [20, 21, 22], cap. 8, citado por J. CORTESÃO [126], pág. 282, ha conservado el recuerdo del temor de los marinos: ... *que despois deste cabo não há aí gente nem povoação alguma; a terra não é menos areosa que os desertos da Líbia, onde não há água, nem árvore, nem erva verde; o mar é tão baixo que a uma légua de terra não há de*

fundo mais que uma braça. As correntes são tamanhas que navio que lá passe jamaís nunca poderá tornar.

100. AZURARA [20, 21, 22], *ibíd.*, capítulo 8.
101. Citado por JAIME CORTESÃO [126], pág. 284.
102. *Por causa duma mui grande restinga de pedra que dele sai ao mar mais de quatro ou cinco léguas, na qual se já perderam alguns navios, por mau aviso.*
103. La corriente fría de las Canarias carga constantemente el horizonte con un velo de bruma.
104. Cf. más arriba, págs. 64-65.
105. Según J. CORTESÃO [126], pág. 284.
106. [126], *ibíd.*, pág. 284: *O Descobrimento iniciou se sob o signo da Ciência...* y más lejos recuerda el fragmento de una carta de dedicatoria de Enrique en 1431... *desejando bem o acrescentamento destos reinos, especialemente em sabedoria donde todo o bem nasce.*
107. AZURARA, *Crónica dos Feitos da Guinée* [20, 21, 22], según JAIME CORTESÃO [126], I, pág. 285.
108. Nos parece justo añadir a las hipótesis de J. CORTESÃO y de D. PERES las dificultades del financiamiento de una empresa sin ninguna rentabilidad inmediata, en tanto transcurría a lo largo del interminable desierto.
109. Cf. más abajo, 256.
110. El relato de AZURARA es de una precisión densa y trágica. El intérprete moro ya no era entendido. Estamos en el límite norte del mundo negro. Entre los prisioneros, un noble bilingüe, Adahú.
111. *Oiro em pó.*
112. J. CORTESÃO, *Descobrimentos* [126], I, pág. 287. Concede perdón e indulgencia plenaria «a los cristianos que, bajo el estandarte de la orden de Cristo, servirían en esta nueva empresa contra los moros».
113. En Lisboa y, en el sur, el Algarve. Se puede, para el siglo XVI, evaluar en la décima parte de la población total esta inmigración acumulada. La población portuguesa, todavía hoy, lleva la marca antropológica de esta larga infiltración.
114. V. M. GODINHO, *Or, poivre* [135], págs. 126 y ss., y P. CHAUNU, «Nueva Clío», vol. 26 *bis*, I parte, cap. III.
115. *Ibíd.* Enrique recibió el monopolio de las navegaciones, del comercio y de la conquista en las costas africanas más allá del cabo Bojador —aquel fin del mundo— y el quinto y el décimo de lo que sus navíos, o de los navíos cuya salida hubiera autorizado, encontrasen.
116. Una de las sorpresas del año 1443 —encontramos el eco de ello en el primer viaje de Colón, cincuenta años más tarde, cf. más abajo, pág. 124—, los hombres desnudos. Y bajo la pluma de AZURARA: *en este deserto andam alguns homens selvagens e nus que se mantêm de gazelas que tomam en laços...*, la primera conexión que debía de tomar arraigo, entre salvaje y desnudez.
117. Capítulos XXIV y XXV, según J. CORTESÃO [126], I, pág. 289.
118. Cf. más abajo, págs. 167 y ss.
119. J. CORTESÃO, *Descobrimentos* [126], pág. 344.

120. Cf. más abajo, págs. 247 y ss.
121. Cf. más abajo, págs. 247 y ss.
122. J. Cortesão, *Descobrimentos* [126], I, cap. VIII.
123. F. Pérez Embid, *Descubrimientos* [148], págs. 155-158.
124. *CODOIN*, xxxvi [60], pág. 499, según F. Pérez Embid [148], pág. 156.
125. Las Casas, *Historia* [67], [8], carta de Juan II de Castilla a Alfonso V de Portugal, desde Valladolid, 10 abril de 1454, según F. Pérez Embid [148], pág. 157: «... Viniendo algunas carabelas de algunos de nuestros súbditos, regnícolas y naturales de nuestras ciudades de Sevilla y Cádiz, con sus cargas de la tierra llamada Guinea, que es nuestra por derecho de conquista, y llegando cerca de nuestra ciudad de Cádiz, a una legua, en nuestras aguas territoriales de nuestra jurisdicción fueron el objeto de un ataque de Palencia, nuestro capitán, a la cabeza de una escuadrilla, que se apoderó a la fuerza de una de nuestras carabelas con nuestros vasallos, súbditos y naturales que en ella venían y con las mercancías y objetos que transportaba, y fueron conducidos a vuestros reinos. En Portugal, los bienes fueron confiscados, los marinos castellanos, retenidos prisioneros, mientras que un mercader genovés que residía en Sevilla y que navegaba a bordo de la carabela tuvo las manos cortadas.»
126. F. Pérez Embid, *Descubrimientos* [148], págs. 158-165, rectifica la fecha equivocada de 1454.
127. *Ibíd.*, pág. 163: *Motu proprio nos... ipsamque Conquestam quam a Capitibus de Boiador et de Nam usque per totam Guineam et ultra versus illam meridionalem plagam extendi haram serie declaramus etiam ad ipsos Alfonsum Regem et successores suos ac Infantem et non ad aliquos alios spectasse et pertinuisse ac imperpetum spectare et pertinere de jure...*
128. Su comprensión científica unida a los procedimientos de sondeo de la alta atmósfera sólo data de los años 1950.
129. Cf. más abajo, pág. 216.
130. V. M. Godinho es indiscutiblemente el mejor y el más abierto.
131. Tal como ha sido renovada, recientemente, por Jaime Cortesão, *Descobrimentos* [126].
132. J. Cortesão, *Descobrimentos* [126], I, pág. 314.
133. Según V. Larsen (S.), *The Discovery of North America twenty years before Columbus*, cuya tesis, para lo esencial, por otra parte, es inaceptable; citado por J. Cortesão [126], I, pág. 316.
134. Azurara [10, 11, 12 y 126, pág. 317], lo dice: ... *as coisas seguintes* (después de 1448), *não foram trautadas com tanto trabalho e fortaleza como as passadas, ca depois deste ano avante sempre se os feitos daquelas partes trataram mais por trautos e avenças de mercadoria que por fortaleza nem trabalho de armas.*
135. R. Ricard, Le commerce en Berbérie et l'Empire portugais, *Annales de l'Institut d'Études orientales d'Alger*, t. II, 1936.
136. Ch. Verlinden, Navigateurs, marchands et colons italiens au service de la découverte et de la colonisation portugaise sous Henri le Navigateur, *Le Moyen Âge*, LXIV, Bruselas, 1958, pág. 470, citado por J. Cortesão [126], t. I, pág. 337.

137. J. CORTESÃO, *Descobrimentos* [125], I, págs. 407 y ss., y M. NUÑES DIAS, *Capitalismo* [146], I, págs. 361-391.
138. J. CORTESÃO, *Descobrimentos* [126], I, pág. 408.
139. M. NUÑES DIAS, *Capitalismo* [146], I, págs. 391-403.
140. [146] *ibíd.*, pág. 403.
141. A. FONTOURA DA COSTA, en *Expansão* [114], I, págs. 357-360.
142. Cf. más arriba, págs. 84-85.
143. El famoso Castelo de São Jorge da Mina fue edificado, de hecho, algo más al Este, de 1482 a 1484.
144. F. PÉREZ EMBID, *Descubrimientos* [148], pág. 196 y ss.
145. [148], *ibíd.*, pág. 201 y ss.
146. Cifra propuesta por F. PÉREZ EMBID [148], pág. 207.
147. Cf. más arriba, pág. 87.
148. Ejemplo: este mojón de 2,16 metros, de piedra, encontrado en Cabo Lobo, actualmente llamado de Santa María (en 13° 26′ Sur), que lleva, bajo las armas de la Casa de Avís, esta inscripción de difícil desciframiento a causa de la erosión: *Era da criação do mundo de Seis Mil 681 ano do Nascimento de Nosso Senhor Jesus Cristo de mil quatro centos 82 anos, o mui alto muito excelente e poderoso Principe El Rei D. João segundo de Portugal mandou descobrir esta terra e pôr estes padrões por Diogo Cão, escudeiro de sua casa.* Cf. J. CORTESÃO [126], fuera texto, I, páginas 500 y 501.
149. BAIÃO, *Expansão* [114], I, pág. 365 y ss., estudio de GASTÃO SOUSA DIAS.
150. GEORGES BALANDIER, *Au royaume du Kongo*, París, Hachette, 1965; MGR. J. CUVELIER, *L'ancien royaume du Congo,* Bruselas, 1946, in-8.°.
151. Fines del verano de 1485, J. CORTESÃO [126], pág. 502; abril 1484, BAIÃO, *Expansão* [114], I, pág. 370. Esta divergencia tradicional en la historiografía portuguesa proviene de una dificultad del *padrão* del cabo Cross, encontrado por el comandante del crucero alemán *Falte*, en 1893.
152. De ahí la expedición de avituallamiento de apoyo, en el momento de la expedición de Bartolomeu Dias en 1488.
153. Otra discusión alrededor del *et hic moritur* de la inscripción latina del *padrão.* El *moritur* debe referirse, sin duda, al final del viaje, no a su jefe, ya que parece que la expedición de regreso fue conducida por Diogo Cão en persona.
154. A. BAIÃO, *História dos descobrimentos* [114], II, pág. 11, artículo de DAMIÃO PERES.
155. J. CORTESÃO, *Descobrimentos* [126], I, pág. 507. *Também neste mesmo tempo escreveu por um Abexim chamado Lucas, que foi por via de Jerusalém a el rei do Moses, nome muito celebrado entre os negros desta parte da Guiné, de que falamos: o qual príncipe naquele tempo fazia guerra a el rei Mandi Mansa. E, segundo a notícia que el rei D. João tinha deste rei dos Moses e dos seus usos e costumes, havia presunção de ser algum vassalo ou vizinho do Preste João...*
156. BAIÃO, *Expansão* [114], I, pág. 376 y ss. (A. FONTOURA DA COSTA), y J. CORTESÃO, *Descobrimentos* [126], I, pág. 509.
157. Según el relato de JOÃO DE BARROS interpretado correctamente por el almirante GAGO COUTINHO, *A Náutica dos Descobrimentos* [213], I,

págs. 230, 231 y 242, citado por J. CORTESÃO, *Descobrimentos* [126], I, página 512.

158. El descubrimiento de Bartolomeu Dias no tiene comparación con el de Dinis Dias que descubrió la *Volta* simple de regreso del cabo Bojador. Los portugueses conocían por experiencia el predominio de las brisas del Oeste a partir de los 38°-40° Norte, en muy distinta medida que Colón a la altura de Santo Domingo, en enero de 1493 (cf. más abajo, pág. 127). Nadie había salido todavía para asegurarse de la existencia de las brisas del Oeste en el hemisferio Sur. Maravilla matemática, pues, de la simetría, milagro del razonamiento hecho por analogía. Pero es también posible que Bartolomeu Dias hubiera actuado simplemente por puro empirismo ciego. Cansado de dar repiquetes, pudo seguir, para simplificar la maniobra, una larga línea recta hasta el cambio de viento. La maniobra podía incluso haberse producido por una profunda incomprensión del mecanismo del alisio. Fuera lo que fuese, era necesario mucho atrevimiento y coraje, un total dominio de la navegación de altura y una precisión de la estima que volvemos a encontrar en Cristóbal Colón.

159. Cf. más arriba, pág. 92.

160. Cf. más abajo, págs. 129 y ss.

161. Inútil decir que bajo la fácil hipótesis del secreto, los historiadores han dado rienda suelta a la imaginación.

162. Se discute, sin embargo, para el *Berrio*, que GAGO COUTINHO considera como una carabela.

163. Precisión esencial (cf. más abajo, págs. 223-224).

164. Lo más a menudo desconocemos los hechos, en razón de la mediocridad del diario de viaje de Gama *(Diário da Viagem)* (cf. la traducción inglesa de RAVENSTEIN en la *Hakluyt* [83]). El conjunto ha sido admirablemente reconstruido y precisado por GAGO COUTINHO, en *A náutica dos descobrimentos* [213]. Acerca de la costa del Swahili especialmente, Gama andaba voluntaria o inconscientemente equivocado. Una habladuría digna de Marco Polo, mejor todavía en la tradición de Mandeville.

165. BARROS cuenta la alegría de Vasco da Gama, cuando el piloto árabe le mostró *uma carta de toda a costa da India arrumada ao modo dos Mouros, que era em meridianos e paralelos mui miúdos, sem outro rumo dos ventos.*

166. El resto muestra muy bien que, lejos de disminuir por el hecho de la competencia portuguesa, el comercio tradicional beneficióse de su crecimiento, pero los márgenes comerciales resultaron sin duda afectados (cf. P. CHAUNU, «Nueva Clío» [26 *bis*], II parte, cap. II).

CAPÍTULO IV

La explotación en fase A. Colón y las islas de América

—

Colón, su proyecto y sus medios tomaron cuerpo en el Portugal de la aventura africana. La gran empresa sería el fruto, aun antes de la conexión Lisboa-Calicut, de las *Voltas* cada vez más complejas de la exploración y del comercio de África. No debemos dejarnos encerrar en el marco mitificador, y sin embargo necesario, de las historias nacionales; en modo alguno podemos disociar lo *continuum* y la gran mutación de crecimiento. Esta mutación va de Diogo Cão a Colón, Gama, Albuquerque y la Conquista. Pero si Colón echó en un principio raíces en la aventura africana de Portugal, más tarde la superó y la sobrepasó. Por una parte, existe la *puesta en comunicación;* por otra, existe, pues, *enraizamiento y transformación.* Colón precedió a Gama, pero Gama estaba en el fin, Colón en el principio. Si la búsqueda y el descubrimiento, en el Oeste, fueron frutos amargos de la larga recesión, como África y la ruta de El Cabo, América, más que Asia, contribuyó al cambio de clima de principios de siglo. La gran empresa tomó cuerpo en fase B. Su éxito aceleró el cambio del siglo. Se realizó en fase A.

América, que federó al mundo en los hechos y en las ideas, contribuyó de un modo fundamental al loco crecimiento del siglo siguiente, el siglo XVI. En nombre de una promesa, arrancaremos, conforme a una tradición respetable, a Cristóbal Colón del siglo de sus móviles y de sus pensamientos.

1. Génesis de la gran empresa

La historia de Colón es todo un mundo [1]. La amplitud de la bibliografía contrasta con la escasez de fuentes. Es también un mito: el del

más rico de los continentes y el de la aurora de los tiempos modernos. Dejando por el momento la historia de la historia y, siguiendo a Samuel Eliot Morison [2] y los pocos documentos irrefutables conservados sobre la vida y la obra del genial genovés, vamos a esforzarnos en determinar la línea modesta de nuestras certidumbres.

1. Génova y el Mediterráneo

Cristóbal Colón nació en Génova —esto no ofrece duda alguna [3]—, en la ciudad de los Vivaldi, en la ciudad, ¡quién no lo recuerda!, de la primera salida en masa del Mediterráneo a través del Atlántico [4], uno de los dos más antiguos reductos, con Venecia, del gran capitalismo marítimo, entre el 25 de agosto y el 31 de octubre de 1451 [5]. Probablemente nació en el *vico* dell'Olivella [6]. Era de procedencia plebeya. «Su padre, maestro tejedor e hijo de un tejedor ligur, le dejó como dote varios inmuebles en la ciudad»: se trataba, pues, de artesanos acomodados. Era, por otra parte, el mayor de una familia de cinco hijos; tuvo tres hermanos, uno de los cuales murió joven, y una hermana. Cuando Fernando Colón, su hijo, en la fuente dudosa pero indispensable que es la *Vida del Almirante* [7], pretende que su padre hizo sus estudios en la Universidad de Pavía, no hace sino novelar un poco. No obstante, Colón («Yo que no soy ningún sabio», escribió él mismo en alguna parte), recibió —privilegio de la Italia del Norte, privilegio urbano también— los primeros rudimentos de una formación técnica, la de dibujante de mapas y calígrafo, los primeros elementos de geometría, de cosmografía [8], y algunos rudimentos de latín, seguramente para poder transcribir las leyendas de los mapas. «Primario, superior y técnico», en un puerto orientado hacia el gran comercio y el mar. A decir verdad, dudamos. Basándonos en la lengua de Colón [9], llena de lusitanismos, como si se hubiera iniciado en el lenguaje escrito en Portugal —un Portugal bilingüe, en donde una parte de la clase dirigente hablaba castellano—, podemos preguntarnos si esta formación data de Génova o si fue adquirida en la Lisboa de sus veinte años. Sin duda, había recibido lo bastante en Génova para poder afirmarse y cultivarse en Portugal [10].

Aquel chico alto «de cabellos rojos, con la tez colorada, musculoso, con ojos azules en una cara alargada y de pómulos salientes» [11], de mirada soñadora y penetrante, se hizo notar un poco por todas partes, y se familiarizó pronto con el mar. Al final de su vida recordaba que hizo su primer viaje por mar en 1461, a la edad de 10 años. Un pequeño cabotaje, sin duda, con una carga de pescado seco hasta Portofino o Córcega. Entre los quince y los veintitrés años, mientras seguía al servicio de su padre, se familiarizó con la navegación en

el Mediterráneo. Hacia el Este, llegó por lo menos hasta Quíos[12]. ¿Acaso Génova no era la más atlántica de las ciudades mediterráneas?[13] Sin duda, el Mediterráneo ya no tenía muchos secretos para él cuando, a sus veinticinco años, escuchó la llamada genovesa del Océano. El azar providencial de un naufragio iba a decidir la suerte y la misión del *Christo-ferens*, el «Porta-Cristo» como le gustaba llamarse a sí mismo, él a quien su hijo comparó a menudo con los Apóstoles y que declaró un día: «Que me llamen como quieran, ya que, después de todo, David empezó por guardar corderos antes de llegar a ser rey de Jerusalén; pero yo soy el servidor del mismo Señor que elevó a David a este estado».

Un pesado convoy armado, el convoy que condujo a Colón hacia su destino, como aquellos que una vez al año alcanzaban el mar del Norte y a veces hasta llegaban al Báltico. Colón se embarcó como marino a bordo de una nave flamenca, la *Bechalla*. El 13 de agosto de 1476, a la altura del Algarve, en el curso de un combate con una escuadrilla francesa —había guerra—, la *Bechalla* se hundió. Colón fue herido y nadó durante diez kilómetros, agarrado a un madero. Llegó a Lagos, la capital en desgracia del descubrimiento de África. Desde allí, fue a Lisboa donde su joven hermano Bartolomé había ya conseguido situarse.

2. En Portugal

Portugal hizo a Colón. Digamos más sencillamente que, en Portugal, Colón hizo a Colón. Después de una primera estancia en Lisboa en otoño de 1476, allí se instaló, según parece, en la primavera de 1477. Emprendió rápida y brillante carrera. Desde finales del siglo XIII[14], ¿no había acaso para un genovés, en Portugal, buenas estructuras de espera? En 1477 la empresa africana había desembocado ahí, ya sabemos cómo, en la búsqueda apasionada de la ruta de Asia: en el Este estaba comprometido todo el peso del Estado. Lo que tanto costaba alcanzar contorneando el África, ¿por qué no buscarlo hacia el Oeste, admitida de nuevo la redondez de la Tierra, después de la victoria aristotélica en las universidades del siglo XIII? Los portugueses pensaron en ello, y las grandes *Voltas*, al regreso de África, los habían llevado muy lejos hasta el mar de los Sargazos. Sin embargo, la cosmografía y el conocimiento de las dimensiones de la Tierra eran demasiado precisas ahí para que la aventura hacia el Oeste pudiera ser asunto de Estado[15]. Conseguir la conexión con Oriente por el Oeste iba a convertirse en la idea fija y después en la gran empresa del genovés. ¿Cómo?

Colón, ante todo, completó su cultura y realizó un ascenso social

bastante aceptable. Por Bartolomé, su hermano, se integró a la colonia genovesa y tuvo oportunidad de utilizar sus conocimientos en una empresa de fabricación de cartas marinas. Es posible que hubiera adquirido los rudimentos de esta técnica en Génova y que acabase de perfeccionarlos en Lisboa. Su persona reunía *las dos tradiciones de la cartografía marina:* la *mediterránea*, genovesa y catalano-mallorquina, y la *portuguesa* atlántica. El Mediterráneo conservaba el suficiente prestigio, a pesar de un retraso real, para que un genovés pudiera consagrarse fácilmente a las técnicas y las ciencias del mar en Portugal. Adiestramiento práctico. Hacía mapas, recogía las confidencias de los marinos para corregirlos. En Lisboa debían de ser numerosos estos posibles informadores, cansados y hastiados por el febril descenso de las costas de África, expuestos a las fiebres y a los golpes mortales del odioso comercio de los esclavos, carne humana doliente, sudorosa, nauseabunda, a menudo enferma y por lo tanto contagiosa.

En febrero de 1477 le vemos sobre el *Galway*, ocupado en el cabotaje internacional: lana, pescado salado y seco a cambio de vinos entre Lisboa, Irlanda e Islandia. En algunos relatos de sus últimos años, cuenta cómo en el curso de su navegación en el viejo mar vikingo le causó sorpresa el carácter mongoloide de dos ahogados, sin duda finlandeses. De pronto, en su mente se reforzó la idea de una China muy próxima.

En 1479, Colón intentó una exportación de azúcar de Madera a Génova. En el último momento no consiguió el crédito y la operación fracasó. ¿Acaso ese contacto con Madera tuviese alguna influencia en la consagración de un magnífico matrimonio con una Perestrelo? Sabemos el papel que había desempeñado en otro tiempo, hacia los años 1425 [16], Bartolomé Perestrelo en unión de João Gonsalves e Tristão, en la primera colonización de Madera. Los Perestrelo seguían contando entre los grandes señores de la isla. Colón se casaba a fines del otoño de 1479 con doña Felipa Perestrelo e Moniz, la hija de Bartolomé Perestrelo, *fidalgo* y héroe del descubrimiento de África, la nieta de Gil Moniz, compañero de Enrique el Navegante. El matrimonio con una Perestrelo estableció concretamente la filiación afroportuguesa de la empresa de Colón, al igual que la carta de Toscanelli estableció la filiación con un aspecto de la ciencia universitaria.

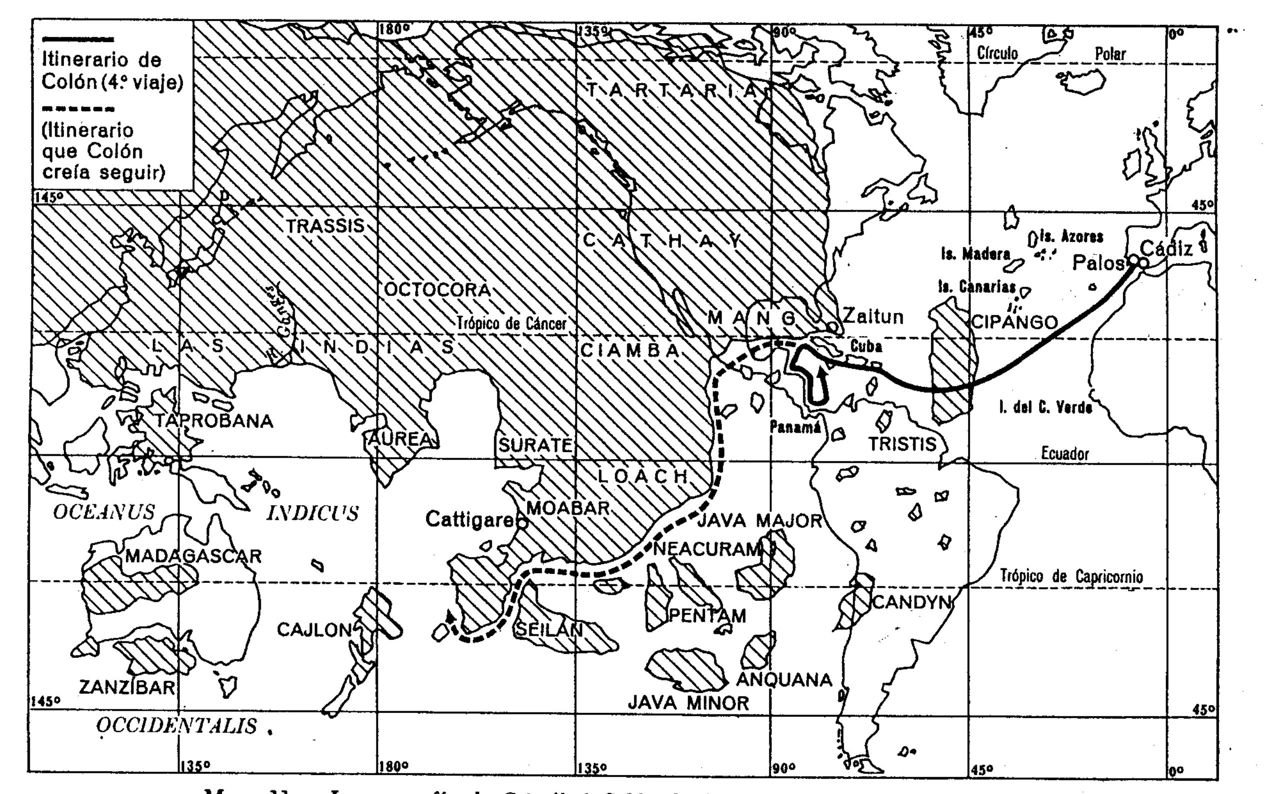
A través de su suegra, Colón había recibido sin duda comunicación del tesoro de mapas y observaciones acumuladas por dos grandes familias de la conquista portuguesa en cincuenta años de esfuerzos. Después de Lisboa, la joven pareja fue a Porto Santo, donde un cuñado de Colón era gobernador, y después a Funchal, en la isla de Madera, en 1482. De 1482 a 1484, privilegio excepcional, el

aliado de la aristocracia de la Conquista portuguesa participó en un viaje, por lo menos, a San Jorge de La Mina, la gran factoría africana del comercio del oro, en el momento en que se edificaban sus prestigiosas fortificaciones [17].

3. Toscanelli, Colón y la cercana Asia

Alrededor de estos años 80, el proyecto maduró hasta llegar progresivamente a la obsesión. La primera mención concreta de una unión con las Indias por el Oeste se atribuye tradicionalmente a un sabio florentino, Paolo da Pozzi Toscanelli [18]. Toscanelli, uno de los grandes médicos de su tiempo, aficionado a la astronomía, cosmografía y astrología, participó en el concilio de Florencia (1436-1445), que intentó en vano encontrar un terreno de conciliación entre cristianos y Cristiandad oriental. Entonces inició su amistad con el canónigo portugués Martins [19], preocupado como él en restablecer el contacto, perdido desde la invasión de Tamerlán, con China. Por ello la China de Toscanelli, y por lo tanto la de Colón, se llama impropiamente, a la manera mongol, Cathay, como en la época lejana de Marco Polo [20]. La correspondencia de Toscanelli con Martins gozó, a la manera de la época, de indudable éxito en los medios cultivados de Lisboa. Colón tuvo por lo menos conocimiento de la carta de Toscanelli a Martins del 25 de junio de 1474 [21]. Existe de ella un texto ológrafo, en el dorso de una copia, de mano de Colón, en la *Historia Rerum*, de Eneas Silvio. Ahora bien, el texto de Toscanelli, más que por la idea de la unión con China por el Oeste, de cuya posibilidad teórica, por otra parte, nadie dudaba, es interesante por el error que encierra bajo la autoridad de un gran nombre. Toscanelli, a diferencia de los sabios de su tiempo, daba crédito a la evaluación muy exagerada por Marco Polo de las dimensiones de Eurasia. Ratificaba también las 1500 millas de distancia imaginadas por Polo, entre Cathay y Cipango, China y Japón [22]. La verdadera distancia entre el cabo San Vicente y Pekín es de 130° terrestres. Ptolomeo concedía 180° al conjunto Europa-Asia, y Marín de Tiro, corroborado por Marco Polo y Toscanelli, 225°. Alentado por Toscanelli y empujado por su deseo, Colón eligió a Marín de Tiro contra Ptolomeo. Cristóbal Colón añadiría, por segunda vez, a este error sistemático, contra la autoridad de Ptolomeo, otro sobre la dimensión de la Tierra.

Ptolomeo valoraba el grado terrestre en 50 millas náuticas [23] (60 en realidad): un error de 20 % por defecto. Alfayran, geógrafo musulmán del siglo IX, había cometido un error de 10 % por exceso (66 millas) [24]. Por una razón que se nos escapa, Colón había leído mal a Alfayran, y le atribuía un grado corto de 45 millas, el mismo



Mapa 11. — La geografía de Cristóbal Colón, la fructuosa acumulación de errores (Según G. E. M. Nunn [592], y M. Mahn-Lot [580])

grado que eligió contra la evaluación tradicional de Ptolomeo; Colón imaginó, pues, la más pequeña de las tierras que jamás se habían propuesto. Todos estos errores acumulados le llevaron, tal como lo demuestra la carta, a convertir en 2400 millas (en lugar de 10 600) la distancia entre las Canarias y Japón [25]. Cipango, en esta hipótesis, se encontraría delante de nuestras Antillas, a la altura del mar de los Sargazos. La reducción de la dificultad del enlace occidental era aún más grande en la mente de Colón [26]. Es necesario recordar, en efecto, que entre Europa y Japón colocó, sobre el modelo de los archipiélagos ya descubiertos [27], Azores, Madera, Canarias, Cabo Verde, a unas «Ant-islas» [28]. De ahí, ya en el primer viaje, la identificación, sin dudar, de Cuba como Cipango (*Diario,* 26 de octubre de 1492) [29].

Alrededor de la carta de Toscanelli, al regreso de San Jorge de La Mina, todo tomó cuerpo, cristalizó, como dicen los psicólogos, en la mente de Colón. Este místico buscaba, en la Santa Escritura, la confirmación de sus intuiciones (Ezequiel XXVI, 18; Zacarías IX, 10; Salmo 72, 8; Isaías XLI, 5 y el deuterocanónico II Esdras VI, 42) [30]: «Tú has secado seis partes». Colón sacó la conclusión de que los océanos cubrían sólo la séptima parte del globo. El océano, pues, no podría ser muy amplio. Para afianzar definitivamente su convicción, le bastó destacar, de los relatos que solicitaba a los marinos del Atlántico, todos los signos que podían sugerir la existencia de una tierra próxima.

4. Portugal no se dejaba convencer

Adquirida la convicción, sólo faltaba convencer al príncipe. Colón se dirigió por vez primera, a fines de 1484, al Príncipe Perfecto, Juan II de Portugal. La proposición fue estudiada con cuidado por una comisión competente. Esta comisión, presidida por un eclesiástico, incluía por lo menos a dos expertos judíos. Ningún texto nos ha conservado el resultado de sus trabajos. Sin embargo, podemos imaginar, sin demasiados riesgos, las razones verosímiles de un fracaso. Colón, con su proyecto, llegaba demasiado tarde, en un Portugal demasiado adelantado sobre su época [31]. Sus pretensiones eran monstruosas. Podemos imaginarlas, a la luz de las capitulaciones de Santa Fe [32], siete años y medio más tarde. Lo que Castilla en plena improvisación pudo aceptar, Portugal no podía admitirlo. Desde sesenta años antes, el descubrimiento del mundo era en Portugal, directa o indirectamente, un asunto de Estado: el Príncipe Perfecto no podía despreciar este privilegio conseguido a tan alto precio. En 1485,

Diogo Cão había regresado [33]. Ya no existía duda alguna; pronto Bartolomeu Dias y Pero da Covilhã irían a buscar la última y casi inútil confirmación [34]. Asia fue la recompensa, el suplemento de la exploración metódica, de la explotación comercial progresiva de África. Desviar, en tales condiciones y en aquel momento, la más ínfima parte de los medios, hubiera sido inconsecuencia y traición a los que habían sufrido y a los que habían muerto para llevar tan lejos y tan cerca de Asia la exploración litoral de África. La comisión de expertos, finalmente, no dejó de hacer resaltar, a la luz de la ciencia más segura de su tiempo, la imposibilidad de alcanzar Asia por una navegación directa sin escala. Una carabela jamás podría embarcar los suficientes víveres ni el agua necesaria para cubrir de una vez la distancia, según Ptolomeo, de las Canarias al Japón.

El mismo adelanto de Portugal, en 1485, un adelanto pagado caro y al precio de un esfuerzo [35] alimentado de grandes inversiones, impedía la aventura sobre una hipótesis «científicamente» en el aire, cuyo éxito habría proclamado la inutilidad de una política madurada amplia y meticulosamente. La puerta cerrada a la aventura es, también, la puerta cerrada a la innovación. El adelanto, por el peso y el impulso de grandes inversiones pasadas de moda, puede, en el momento de un crecimiento en plena revolución científica y técnica, comportarse provisionalmente como una tara; 1485-1492, en esta perspectiva, fue el instante furtivo de los que se habían levantado tarde o de los segundos pero fuertes.

Este proyecto [36], en efecto, rechazado por el sabio y prudente Portugal, fue presentado a casi todas las potencias del Occidente cristiano. En el papel de España, en 1492, no había un verdadero azar, sino una suerte merecida. Fuera de la Península ibérica, en efecto, chocó con un complejo inverso. En Portugal, la ciencia de Colón pareció a los comités de expertos insuficiente, fantasiosa, pasada de moda. Fuera de la Europa ibérica, en Francia, en Inglaterra, más al Norte, los postulados de la empresa escapaban sin duda hasta a los mejores. La ciencia universitaria podía, en último término, admitir la posibilidad teórica de la empresa. Recordemos a Martin Behaim [37]. Pero fuera de la Península, no halló ni capitalismo, ni Estado para pasar del plano de la especulación al nivel de la experiencia. En Portugal, Colón llegó cincuenta años demasiado tarde; en Inglaterra y en Francia, medio siglo demasiado pronto.

5. En Castilla

La negativa de Juan II, en 1485, era definitiva. Renovada desde España en 1488, la gestión no tuvo mayor éxito. A la negativa del

rey, en razón del monopolio definitivamente instaurado en 1474[38], no hubo alternativa. Para Colón, comenzó la larga prueba. La prueba de Colón corresponde, en la Europa inconsciente, a la prueba de la elección. Colón, absorbido tan sólo por la gran empresa, hizo malos negocios. A principios de 1485 murió doña Felipa. Entonces todo se derrumbó. Brutalmente, perdió el apoyo de los Perestrelo. Cuando, lleno de deudas, llegó a Castilla en 1485, con su hijo Diego, de cinco años de edad, estaba acorralado. Su marcha definitiva de Portugal fue más bien una huida.

Cerrado Portugal, quedaba Castilla. Castilla, adonde Colón dirigió sus pasos, no era cualquier Castilla. Nada más coherente, en efecto, que un aparente azar. Lisboa, ya hemos visto cómo[39], había destronado al Algarve en la búsqueda ya fructuosa de los nuevos mundos. Pero la frontera del Guadiana es en parte artificial. Un Algarve «andaluz» se prolonga en el condado de Niebla al otro lado del río. Un territorio fácilmente rebelde a las órdenes del príncipe durante la larga crisis en la cual, bajo Enrique IV el Impotente, el Estado en Castilla estuvo a punto de sucumbir. Niebla es el país de la muy libre y aun loca empresa. Lisboa había eliminado más fácilmente a Lagos del comercio de La Mina que a los puertos corsarios[40] del confluente complejo de los ríos Tinto y Odiel.

Desde el refugio de Castilla, la tensión persistente con Portugal era para Colón un seguro, una pantalla protectora contra las persecuciones de sus acreedores. Multiplicó sus diligencias. En esta tarea, recibió una ayuda decisiva, la de la comunidad franciscana de La Rábida. Entre Colón y el misticismo franciscano existía más de una afinidad. Movidos en un principio por la caridad[41], los padres fueron pronto seducidos por el mesianismo escatológico de sus miríficos proyectos: la alianza con las Iglesias aisladas de Asia; la conversión masiva de los paganos mantenidos en la espera para la manifestación de los últimos tiempos; la liberación de la Nueva Roma perdida y de la Jerusalén terrestre perfilábanse en el término de la empresa. Comprometerse a ello, ¿no representaba también apresurar, conforme a la vocación de la Iglesia, el Retorno en gloria y la manifestación final del Reino de Dios?[42] Los franciscanos de La Rábida serían, en España, sus fiadores y sus introductores.

Primero cerca del duque de Medinaceli, aquel gran señor que compartía con Medina Sidonia, en Andalucía, una parte del poder que escapaba todavía a la reina pese a los esfuerzos de ésta. Medinaceli parecía dispuesto[43] a jugar a Enrique el Navegante, proporcionando al protegido de la comunidad franciscana los tres o cuatro navíos que solicitaba. Pero el magnate, que mucho tenía que hacerse perdonar, necesitaba la autorización de la reina. En Castilla, casi

con la misma imperiosidad que en Portugal, la realización de la gran empresa debía pasar, pues, por la conformidad del Estado. El tiempo de Béthencourt [44], por lo menos en esta etapa [45], había concluido.

Nueve meses para obtener una primera entrevista con Isabel: si se tiene en cuenta las cargas que pesaban sobre la reina en plena edificación de su reino, en el interior contra la aristocracia ayer sublevada, y fuera, en la guerra de Granada, esos nueve meses no eran mucho tiempo. Un buen tanto para la protección franciscana y la realidad de un mínimo interés en dar al asunto cierta prioridad. La entrevista tuvo lugar, en mayo de 1486, en Córdoba, donde Colón se había instalado a mitad de camino entre las bases marítimas de su futura empresa y el poder de decisión del Estado. En Córdoba le retuvo la existencia de una colonia genovesa y su amor por Beatriz Enríquez, de la que tuvo a Fernando, el erudito, el coleccionista [46] y el piadoso historiógrafo de Colón [47]. De buenas a primeras, entre estos dos seres de excepción, Colón y la reina, se estableció una correspondencia. Se designó una comisión presidida por Hernando de Talavera. La simpatía de Isabel, vuelta por entero hacia Granada, no era suficiente para romper la resistencia de los expertos, ni la desconfianza de Fernando el realista. La comisión Talavera, sin embargo, no cerró la puerta; Castilla tenía poco que perder. En esto radica toda la diferencia. Bajo la acción, tal vez, de un tal Diego de Deza [48], Colón recibió, a modo de consolación, una pensión de 12 000 maravedíes por año: esto le sacó de la miseria, y le procuró medios para seguir llamando de nuevo a todas las puertas. Suficiente, gracias a la generosidad del tesoro de Castilla, para impedir a los príncipes, y por lo tanto a los Estados excluidos de la herencia de Adán, el invocar contra España la responsabilidad del azar. En 1488, Colón intentó sus gestiones cerca de la corte de Lisboa. Esta vez recibió una respuesta casi amable. Ciertamente, Colón se había convertido en un arma posible entre las manos de un potente vecino. Algunos meses más tarde, Bartolomeu Dias, del que no se tenían noticias, ancló en el Tajo con la maravillosa certidumbre. Juan II lamentó, en 1493, pero demasiado tarde, haber dejado escapar el breve instante de un posible arrepentimiento [49]. Cuanto más tiempo pasaba, más aumentaba la prisa del Almirante. A la amenaza del regreso de Bartolomeu Dias [50], había que añadir los trabajos de ese amigo y contrincante: Martin Behaim. Tampoco entonces, según todas las apariencias, lo ignoraba Colón. A no tardar, ya no iba a ser el único en proponer el seductor proyecto. Algo, pues, maduraba; algo para lo cual, fuera de la Península ibérica, todavía no había llegado la hora.

Colón confió a su hermano Bartolomé, a principios de enero de 1489, una misión en forma de viaje a través de las cortes de la Europa del Norte [51]. Bartolomé fue desairado en Inglaterra, en la corte de Enrique VII: torpeza del mensajero, hostilidad de la gente de Bristol, simple incomprensión e insuperable falta de interés. La acogida en Francia fue más cortés, pero reveló un desinterés semejante [52]. El golpe más duro vino de España. A fines de 1490, las conclusiones de los trabajos de la comisión Talavera llegaron en términos [53] formulados conforme a la misma ciencia de Lisboa.

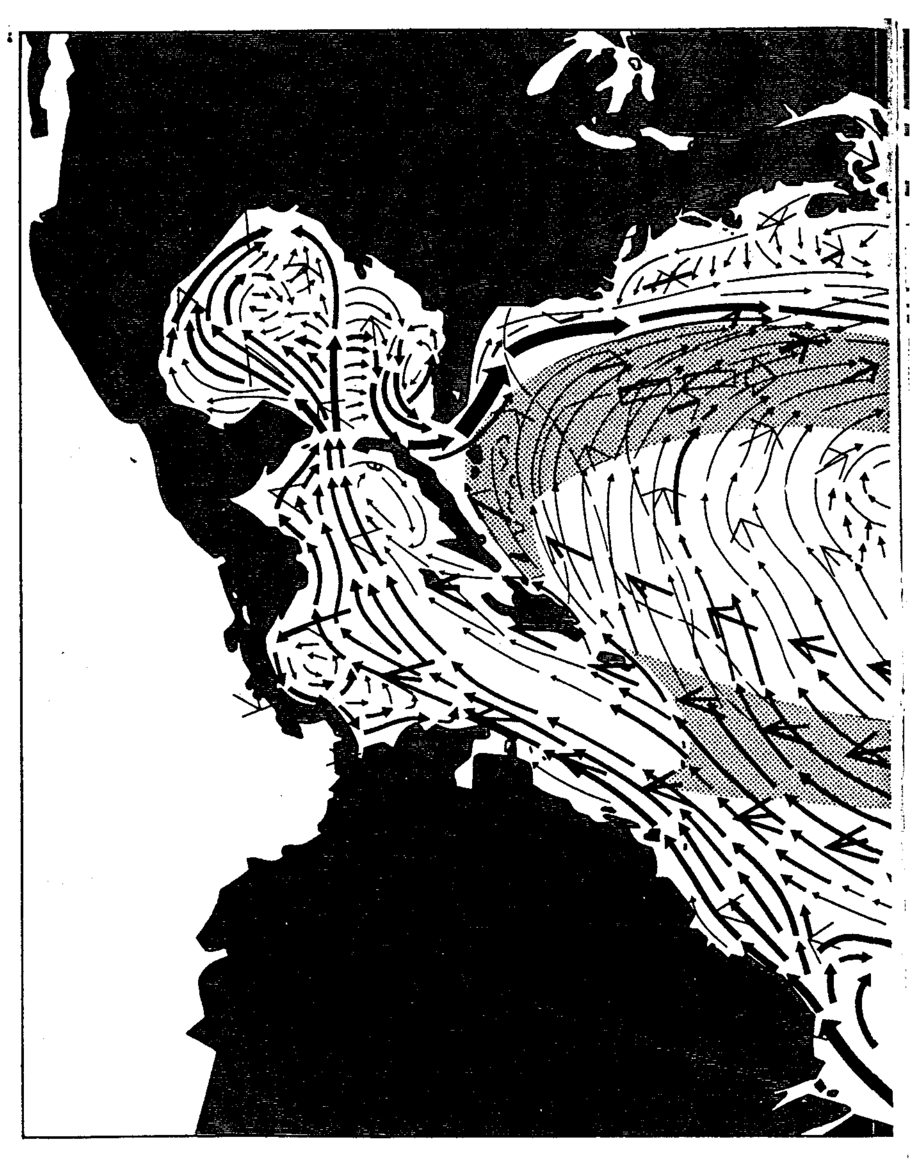
No obstante, en Castilla, mejor dicho, en Andalucía, especialmente en Niebla, la tenacidad de Colón [54] llegó a coincidir con la clara, generosa e intuitiva inteligencia de Isabel. Iluminada ésta por la gracia de Granada [55], vio el terreno casi maduro para recibir el proyecto. Afortunadamente, España no estaba dispuesta a seguir a sus expertos. En los últimos meses del sitio de Granada, ayudado por Juan Pérez, el prior de La Rábida, emprendió una última gestión cerca del príncipe. Designóse una nueva comisión que no ignoraba el secreto deseo de Isabel la Católica. La reina estaba dispuesta a ceder, pero Colón había aumentado la puja: título de almirante, virreinato hereditario, participación masiva en todos los beneficios. Las pretensiones aumentaban con la duración de la espera y la lista de las humillaciones sufridas. Colón reclamaba, desde un principio, más y mejor que Enrique el Navegante en los últimos días de su vida [56]. Conocemos la entrevista dramática, la ruptura (marzo de 1492), la partida llena de dignidad y el epílogo digno de un cuento oriental. En esta total intransigencia, Colón, ayudado por Isabel, forzó el destino. Un comportamiento inesperado que desafiaba a toda lógica. «La humildad me mostraba lo poco que yo era, pero, sabiendo de lo que yo era portador, me sentía el igual de cualquier corona.» Profeta y Apóstol.

6. Las capitulaciones

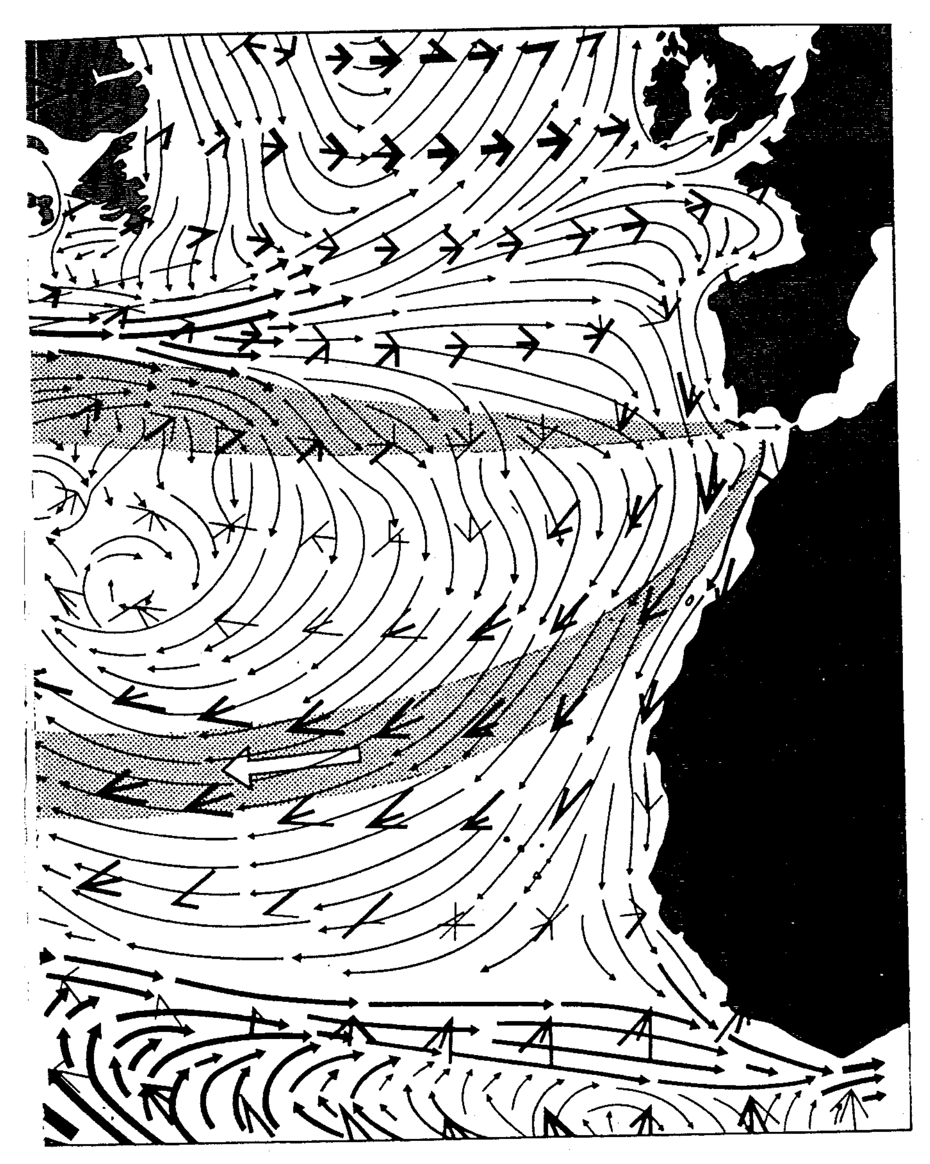
Un mensajero alcanzó a Colón en la ruta del exilio a cuatro millas de Santa Fe. Porque la reina creía en la misión de este hombre extraño y que los consejeros en su mayoría no creían en ella, nació el monstruo jurídico que se llamó Capitulaciones de Santa Fe (17-30 de abril de 1492). Estas capitulaciones dieron a la América española, antes de nacer, un tono de arcaísmo jurídico. Sería necesario un proceso de cincuenta y cinco años entre la Corona y los herederos de Colón para reducir a este monstruo a las dimensiones de un abuso soportable [57].

Poco importante, la participación de la Corona: dos millones de maravedíes en garantía y fianza [58], un conjunto de posibilidades prácticas por delegación de potencia de regalía. Y para Colón, en caso de éxito, una cascada sin precedentes de privilegios y de concesiones. En la organización política de la exploración y de la conquista, se manifestaba el retraso de Castilla: segundón poco brillante, pero fuerte.

Un conjunto de textos fijan los términos del acuerdo. El contrato propiamente dicho se firmó y fechó el 17 de abril de 1492. Comprende el ennoblecimiento, «... dan y otorgan a Don Cristóbal Colón (en una época en que el "don" conservaba toda su nobleza) en alguna satisfacción [59] de lo que ha de descubrir en las mares oceánicas, del viaje que ahora, con la ayuda de Dios, ha de hacer por ellas en servicio de Vuestras Altezas...» [60].



Mapa 12. — Los vientos y las corrientes
(Según H. y P.



en agosto en el Atlántico de Colón
CHAUNU [312], t. VII)

S. E. Morison ha establecido la filiación diplomática del texto del 17 de abril. Apartaba de un plumazo las conclusiones que los hipercríticos han querido sacar de una discordancia de los tiempos [61]. Calcaba —hasta en el detalle de una construcción jurídica— las cartas de donación concedidas por los reyes de Portugal [62] a los navegantes que habían localizado y descubierto el oeste del archipiélago de las Azores [63]. En 1496, la fórmula sería utilizada por Enrique VII en sus cartas patentes a Juan Caboto [64]. La influencia del modelo portugués fue todavía más lejos. Colón concibió la colonia como una factoría sobre el modelo de las factorías italianas que había conocido en Quíos y de la portuguesa en San Jorge de La Mina [65].

Después del «Don» y el implícito ennoblecimiento del tejedor genovés —si bien emparentado con los Perestrelo [66]—, he aquí el título y las prerrogativas exorbitantes del Almirante: «Hacen al dicho D. Cristóbal Colón su Almirante en todas aquellas islas y tierras firmes [67] que por su mano o industria se descubrieren o ganaren en las dichas mares oceanas, para durante su vida, e, después de él muerto, a sus herederos y sucesores, de uno en otro perpetuamente, con todas aquellas preeminencias y prerrogativas pertenecientes al tal oficio, según que don Alonso Enríquez, vuestro Almirante mayor de Castilla, y los otros predecesores en el dicho oficio, lo tenían en sus distritos» [68].

Colón recibiría, además, el título de virrey y gobernador general sobre el mismo espacio, con el derecho precisado de presentación en todos los cargos por una lista de tres candidatos sobre la que se ejercería la elección del rey. También recibía un derecho de 10 % sobre todas las riquezas de los países de su jurisdicción, deducidos todos los gastos. La lista precisa: «cualesquiera mercaderías, siquiera sean perlas preciosas, oro o plata, especería y otras cualquier cosas y mercaderías de cualquier especie, nombre y manera que sean que se compraren, trocaren, hallaren, ganaren o hubieren dentro de los límites de dicho almirantazgo». La jurisdicción del virrey se extendía al conjunto de las actividades económicas ejercidas en los territorios adquiridos.

A la carta de merced del 17 de abril siguieron los títulos, en buena y debida forma, fechados el 30 de abril [69]. Repiten a grandes rasgos los términos del contrato y confieren los títulos, poderes y prerrogativas incluidos en el compromiso recíproco del 17 de abril. Con fecha del 30 de abril, hubo todavía, para terminar, una carta credencial, en numerosos ejemplares, con los títulos en blanco [70], un pasaporte y toda una serie de órdenes particulares destinadas a movilizar en provecho de la expedición las fuerzas de Niebla [71].

2. El primer viaje *

«La elección de Niebla no fue debida al azar, como tampoco la aceptación de Isabel [72].»

1. ¿Por qué Niebla?

Una serie de circunstancias jugaron en favor de una elección que, de todos modos, se imponía: la amistad activa de la comunidad franciscana de La Rábida; el castigo que sufría la comunidad marítima de Palos por una infracción medio pirata, medio contrabandista y de la que había sido declarada culpable y, finalmente, la exclusión de Cádiz de la lista de los posibles puertos, ya que el gran puerto andaluz se encontraba, en la primavera de 1492, movilizado por completo para la expulsión de los judíos hacia el Magreb [73]. Todo lo más, un conjunto de falsas casualidades. Niebla, el Algarve castellano, como el propio Algarve cincuenta años antes y por las mismas razones, constituía, por su posición geográfica y la actividad de sus gentes, una base pronta a suministrar carabelas de tipo portugués, regida por un capitalismo primitivo pero bien orientado hacia el descubrimiento y la aventura de ultramar, el terreno privilegiado de una expedición de descubrimiento. Bien entendido que después, ya desde la segunda expedición, cuando se hiciera el paso de la exploración a la explotación, el Algarve castellano se haría destronar por el gran complejo del estuario más próximo: Sevilla-Cádiz frente a Huelva-Palos, como sucedería en el caso de Lisboa y del Tajo con relación a Lagos y Sagres [74]. El privilegio del Algarve había durado treinta años; el de Niebla duraría apenas algunos años: atacado a partir de 1493, prácticamente anulado en 1502. Con más tardía salida, la España atlántica reprodujo, en un ritmo más corto, la aventura del descubrimiento portugués.

Colón llegó a Palos. En la iglesia de San Jorge, el 23 de mayo de 1492, se leyó la proclamación real. «Dentro de los diez días», decían los reyes; serían necesarios tres meses. La espera era razonable. Para movilizar rápida-

* Como fuente principal del primer viaje, el autor utiliza el Diario de Colón (del que reproduce varios fragmentos) en las ediciones de Morison [90] y Cioranescu [91]. Para la edición castellana, dichos fragmentos han sido extraídos de la edición del *Diario de Colón, libro de la primera navegación y descubrimiento de las Indias*, de Carlos Sanz, Madrid, 1962. Sin embargo, se han conservado las referencias a las obras de Morison y Cioranescu utilizadas por el autor. [N. de R.]

mente los medios, Colón tenía dos avales: el fraile franciscano Juan Pérez, símbolo de la continuidad conquista-reconquista, de las aspiraciones espirituales de la Cristiandad latina a la cruzada y a la misión; Martín Alonso Pinzón, el armador, símbolo del capitalismo arcaico, rudo pero firme, de la España del Sur. De hecho, dos grandes familias de Niebla estaban seriamente ligadas a los preparativos del primer viaje. Sin ellas (los testigos menos parciales de los pleitos colombinos lo repiten), nada hubiera sido posible: sin los Pinzón de Palos y los Niño de Moguer, Colón, a pesar de las órdenes reales, no habría podido reclutar a sus tripulaciones [75]. Veamos a Martín Alonso, el jefe indiscutible de la amplia tribu, capitán de la *Pinta*, el más rápido de los tres navíos. Notable marino, hombre de gran experiencia, inteligencia y decisión, pero de carácter difícil, moriría en 1493, algunos días después de su regreso. Vicente Yáñez Pinzón mandaba la *Niña*. El papel de Pedro Arias Pinzón, tercer hermano y compañero del primer viaje, es más borroso. Juan Martín Pinzón representa la generación que sube. Muy joven en 1492, dirigió, más tarde, apoyado bajo mano por la Corona, el combate jurídico contra los derechohabientes del almirante.

En cuanto a los Niño [76], hubo también tres enrolados: Juan Niño, dueño de la *Niña;* Peralonso, piloto de la nave almirante (la torpe y gallega *Santa María*), y un tercero, aprendiz de piloto. Al sólido núcleo de los andaluces de Niebla, ampliamente dominante, es necesario añadir al vizcaíno Juan de la Cosa. Se encontraba por casualidad en el puerto, al frente de la *Santa María,* con la que se enroló gustosamente en la aventura.

La carabela [77] es instrumento idóneo para el descubrimiento. Portugal, que la creó, poseíalas en abundancia. También estaba celoso de ellas [78]. Los textos de Santa Fe prometían tres de ellas a Colón. Los recursos de Palos —razón de la elección de Niebla— sólo proporcionaron dos: la *Pinta* y la *Niña,* carabelas tipo, de vela latina, las del descubrimiento portugués de las costas de África, de unas 70 toneladas. Fue necesario completar con la nave gallega, la *Santa María,* de Juan de la Cosa. Ésta tenía un arqueo de un poco más de cien toneladas. Instrumento de la explotación futura, con su mísero naufragio de la noche de Navidad de 1492 en las rocas de la costa norte de Santo Domingo, por su inadaptación, demostraría, *a contrario,* la perfecta adaptación del material andaluz-portugués. A bordo, 87 personas [76].

2. A TODA VELA

El 3 de agosto de 1492 abandonaban Palos [80]; el 9 de septiembre, una vez reparado el accidente técnico acaecido a la carabela de Martín Alonso [81], fue la verdadera salida, desde Canarias. Es necesario leer el diario en la mejor edición: la de Morison [82].

Antes de seguir el texto palabra por palabra, es conveniente una visión de conjunto.

En otro tiempo nos sorprendió [83] la extraordinaria seguridad con que Colón avanzó en el espacio de lo que sería pronto el Atlántico de Sevilla. Las posibilidades ofrecidas por el estrecho cuadro téc-

nico de la navegación a fines del siglo XV, sólo dejaban a la exploración del océano un margen restringido de posibles dudas [84]. El éxito de Colón navegante fue tal, que, con escasas variantes, fijó desde el primer viaje, y de un modo definitivo en el segundo, la ruta de la ida, y desde el primer viaje, sin posibilidades sensibles de mejorar, el camino de regreso.

Podemos, pues, atribuir a Colón el esquema tradicional de la navegación que durante tres siglos presidió la carrera española de las Indias: la elección, a la ida, de dos escalas en las islas. La pendiente, si tal puede llamarse al alisio, el camino corto con las menores dificultades, viento del cuarto cuadrante atrás y corriendo sobre popa.

Ya a partir del primer viaje, se hizo escala en las Canarias. Escala técnica, escala económica, escala de orientación, que da el visto bueno esencial para una navegación poco más o menos exclusivamente a la estima.

La primera ruta [85], la del 9 de septiembre al 12 de octubre, pasaba un poco al norte de la ruta óptima de la mayor fuerza de los vientos. Esta ruta la encontró instintivamente del 13 de octubre al 11 de noviembre de 1493; dibuja, desde el grado 28 latitud Norte más o menos al extremo oeste de la Palma y de Hierro, el gran arco del alisio hasta el punto situado entre el 13 y el 14 grado de latitud Norte, sobre el arco de las Pequeñas Antillas.

Para el retorno recurrióse a la *Volta* sencilla de la carrera portuguesa de Guinea, adaptada a la nueva realidad más occidental [86]. Esta solución se encontró ya a partir del primer viaje, en tres semanas de tanteos, que hubieran podido ser fatales, del 26 de enero al 11 de febrero de 1493. Se perfeccionó en el segundo regreso, por una subida más rápida en dirección del contraflujo. No sería verdaderamente comprendida sino quince o veinte años más tarde. El celo de la gente de mar y el sentimiento agudo del genio de Colón iban a evitar búsquedas que sólo habrían conducido a inútiles pérdidas y a alejar la navegación, en el Atlántico transversal, del punto de perfección alcanzado en el primer momento.

La mejor prueba brota de la comparación de los tiempos de los cuatro viajes de exploración del Almirante con las medias, sobre los mismos recorridos, de los miles de navíos que navegaron en convoyes, cuya cronología detallada, de 1550 a 1650 [87], conocemos perfectamente. Comparación legítima, puesto que el mismo Colón navegaba en convoy. El del segundo viaje, con sus 17 navíos, puede soportar la comparación con los pequeños convoyes de los períodos de recesión. Desde siempre y casi por todas partes, los tiempos de Colón son comparables a los mejores tiempos de los convoyes de rutina de la época dorada [88].

En la base de este éxito, estaba el genio de Colón. En el curso de un proceso que duró casi sesenta años, cuando tantos intereses estaban en juego, ningún testigo, ningún acusador se atrevió a discutir a Colón el merecido título del más grande navegante de todos los tiempos. Había recogido la herencia de la larga preparación afro-portuguesa, que había adaptado, de una vez, a las nuevas exigencias de una navegación transversal.

El preámbulo [89] sitúa los motivos al principio. «In nomine Domini nostri Jhesu Christi...» La unión con Granada, con la expulsión de los judíos [90], la ruta de las Indias, la China mongol que ya no existía [91], el cerco de los musulmanes... la conversión del Asia numerosa, la dirección: «... no dirigirme hacia Oriente por tierra por donde se hace normalmente este viaje, sino tomando la ruta de Occidente que hasta ahora ninguna información cierta nos prueba que haya sido tomada jamás»; el recuerdo de las ventajas de honor obtenidas, los preparativos, los tres navíos [92].

3. Las peripecias de la ruta

La escueta y densa enumeración confiere al diario de Colón su valor dramático. Sigámosle, pues, paso a paso.

Franqueada la barra de Saltes el 3 de agosto hacia las ocho de la mañana, en ruta hacia las Canarias, el timón de la *Pinta* se desencajó el día 6 [93]. Del 7 al 9, el convoy siguió tanteando en busca del archipiélago. Ante la imposibilidad de reemplazar la *Pinta*, fue necesario cerca de un mes de reparación en la Gran Canaria y en La Gomera [94]; el diario hace una rápida alusión a Beatriz de Peraza [95]. El cambio de velamen de la *Niña*, el timón de la *Pinta*, en un contexto político y militar agitado, fueron la causa de esta estancia de casi un mes en las islas.

El jueves 6 de septiembre, desde La Gomera, la verdadera salida. Ya era hora, de ser exacta la información traída por la carabela que venía de Hierro, acerca de los proyectos hostiles de una cuadrilla de tres carabelas portuguesas [96].

Dos días de calma obligaron todavía a permanecer frente a las Canarias (Morison supone una deriva de 8 millas); el día 8, un ligero viento del nordeste. El alisio entraba en juego; ya no dejaría, en adelante, de desempeñar su papel. El día 9, el autor confiesa un engaño: la doble estima [97]. Esta medida de prudencia se explica por la falta de confianza en el valor de las tripulaciones. Colón, en Portugal, había conocido mejores condiciones [98]. Luego los largos días de un viaje sin historia. El 17 de septiembre, los Sargazos y sus molestias. Se creía que la tierra estaba muy próxima. Pero, nada, y empezó la inquietud. El 22 de septiembre, Colón anotó: «Mucho me fue necesario este viento contrario, porque mi gente andaban muy estimulados, que no pensaban que no ventaban estos mares vientos para volver a España» [99]. Anotación preciosa. Esto

prueba que la tripulación[100] no había asimilado el mecanismo de la *Volta* portuguesa.

Las dificultades iban a empezar más allá del gran día del 25 de septiembre. Aquel día, Colón y Martín Alonso Pinzón departieron con las naves a la misma altura. En la hipótesis de Colón[101], formulada en el momento de salir, la escuadra debía estar a la altura, en efecto, de las «antislas», sin duda imaginadas sobre el modelo de las Azores occidentales. Se creyó ver la tierra al sudoeste; el *Gloria in excelsis Deo* se alzó hacia el cielo. La espera era dura. Signo de la angustia creciente, Colón, a partir de esta fecha, aumentó la diferencia entre la buena y la falsa estima[102], para calmar la peligrosa ansiedad de sus hombres. La atmósfera se hacía progresivamente más pesada. A principios de octubre parecía casi irrespirable.

El 6 de octubre, se inició por vez primera, una brecha entre Colón y Martín Alonso Pinzón[103]. Desengañado por no haber encontrado el archipiélago prometido, Martín Alonso estaba inquieto por no encontrar tampoco Cipango[104]. Propuso, pues, cambiar el rumbo[105]. Colón se negó. En aquel momento empezaba a alimentar la esperanza de alcanzar directamente Cathay. Ningún mentís podía sacarle de su idea. Una esperanza decepcionada fue inmediatamente reemplazada por una esperanza más grande todavía. He ahí por qué es él, y no Pinzón, el descubridor. El día 10 estuvo a punto de perderlo todo. Según una leyenda que la mención del diario parece fundar sólidamente, se produjo un motín (la palabra es sin duda demasiado fuerte)[106] a bordo. De creer los testimonios tardíos del proceso, la firmeza de Martín Alonso salvó la situación[107]. Fue el último y, tal vez, el más decisivo título de gloria del mayor de los Pinzón. En la noche del 11 al 12 de octubre, después de un día de mar gruesa, a bordo de la ágil *Pinta* que navegaba en cabeza, el grito famoso del marino de vigía, Rodrigo de Triana. La *Salve Regina* nocturna fue cantada a coro por los marinos convertidos de nuevo, una vez calmada su cólera, en niños confiados. Luego se quedaron al pairo y la espera, «como los guardas —según la imagen del salmista— esperan la mañana».

4. Una primera mirada etnológica

«A las dos horas después de la medianoche apareció la tierra, de la cual estarían a 2 leguas.[108] Amañaron todas las velas y quedaron con el treo que es la vela grande sin bonetas, y pusiéronse a la corda, temporizando hasta el día viernes que llegaron a una isleta de los Lucayos que se llamaba en lengua de los indios *Guanahani*. Luego vieron gente desnuda...»

El ceremonial de la toma de posesión se desarrolló con los estandartes desplegados, «con Rodrigo Escovedo, escribano de toda la armada, y Rodrigo Sánchez de Segovia», bajo la mirada de los taínos, un pueblo desnudo, tal como Colón pudo verlos en su viaje de África y como los guanches de las Canarias todavía no sometidos, a los que Colón evoca en las primeras anotaciones etnológicas del 12 de octubre:

«Yo, porque nos tuviesen mucha amistad, porque conocí que era gente que mejor se libraría y convertiría a nuestra Santa Fe con amor que no por fuerza, les di a algunos de ellos unos bonetes colorados y unas cuentas de vidrio que

se ponían al pescuezo, y otras cosas muchas de poco valor con que hubieron mucho placer y quedaron tanto nuestros que era maravilla. Los cuales después venían a las barcas de los navíos adonde estábamos, nadando, y nos traían papagayos y hilo de algodón en ovillos y azagayas, y otras cosas muchas y nos las trocaban por otras cosas... En fin, todos tomaban y daban de aquello que tenían de buena voluntad. Mas me pareció que era gente muy pobre de todo. Ellos andan todos desnudos como su madre los parió, y también las mujeres... Y todos los que yo vi eran todos mancebos, que ninguno de edad de más de treinta años, muy bien hechos, de muy hermosos cuerpos y muy buenas caras; los cabellos gruesos casi como las sedas de cola de caballo, y cortos. Los cabellos traen por encima de las cejas, salvo unos pocos detrás que traen largos, que jamás cortan:»

Esta primera descripción etnológica es también comparativa:

«Dellos se pintan de prieto, y ellos son de la color de los canarios, ni negros ni blancos, y dellos se pintan de blanco, y dellos de colorado, y dellos de lo que hallan, y dellos se pintan las caras, y dellos todo el cuerpo, y dellos sólo la nariz. Ellos no traen armas ni las conocen, porque les mostré espadas y las tomaban por el filo y se cortaban con ignorancia. No tienen algún hierro; sus azagayas son una varas sin hierro, y algunas de ellas tienen al cabo un diente de pez, y otras de otras cosas... Yo vi algunos que tenían señales de heridas en sus cuerpos, y les hice señas qué era aquello, y ellos me mostraron cómo allí venían gente de otras islas que estaban cerca y les querían tomar, y se defendían» (primera alusión a la implacable lucha que oponía a los débiles arawaks, familia a la que pertenecían los taínos de las Bahamas, a las incursiones de los temibles caribes, a los que hemos llamado caníbales, en proceso de expansión hacia el Norte). «Y yo creí y creo que vienen de tierra firme a tomarlos por cautivos.»

Entonces germinó, por primera vez en la mente de Colón, por asimilación del antiguo tráfico luso-africano que conocía bien, la tentación que formuló explícitamente el 21 de diciembre. La manera de expresarlo, por otra parte, atenúa un poco su dureza: «Ellos deben ser buenos servidores y de buen ingenio, que veo que muy presto dicen todo lo que les decía, y creo que ligeramente se harían cristianos, que me pareció que ninguna secta tenían[109]. Yo, placiendo a Nuestro Señor, levaré de aquí, al tiempo de mi partida[110], seis a Vuestras Altezas para que deprendan hablar. Ninguna bestia de ninguna manera vi, salvo papagayos, en esta isla.»

Mucho tiempo después, este día del 12 de octubre tomó su dimensión a la talla de América. Sin embargo, era necesario detenerse en estas primeras impresiones del Almirante. Llevan consigo la marca del genio. Esta lucidez al final de una prueba así, en medio de tantas angustias y tantas incertidumbres, esta atención sin prisas y que intenta, ante todo, comprender..., esto prueba que Cristóbal Colón no usurpó nada de su gloria. Pero esto demuestra, también, que América —ya que sería «América»— no estaba en absoluto en el comienzo; estaba al final, si queremos, de una improvisación secular.

5. A TRAVÉS DEL MUNDO ARAWAK

A partir de este primer contacto fácil, comenzó una navegación costera, guiada por las indicaciones de los pacíficos insulares[111], de San Salvador a Santa María de la Concepción (de Guanahaní a Rum Cay). El 17, alcanzaron la Fernandina (Long Island); Blue Hill, el día 20 (Isabela). Se ha anotado[112] la rectitud teológica y lógica de estas designaciones: la primera isla recibió el nombre de Cristo, la segunda, el de la madre de Dios en el misterio franciscano de la Inmaculada Concepción. Luego vinieron el rey, la reina y el príncipe heredero (la quinta isla, Juana).

El 24 de octubre, Colón cambió de rumbo. Pasó a oestesudoeste, y luego al sur (25-26 de octubre). La expedición llegó a Cuba, que ellos imaginaban que se trataba de Cipango. La gran isla descubierta, seguramente, en Bahía Bariay, se llamó Juana. La exploración de las costas de Cuba duró desde el 28 de octubre hasta principios de diciembre. Febrilmente, Colón buscaba China. Después de la exaltación del descubrimiento, la atmósfera se cargó de nuevo. La realidad de aquel idilio tropical era un poco decepcionante para gentes que esperaban los esplendores descritos en el *Milione* de Marco Polo. La disciplina se relajó. Colón prohibió todo comercio lucrativo. Poco oro, ciertamente, pero había el amor de las hermosas taínas desnudas sobre las playas[113]. El 21 de noviembre[114] hízose una tentativa de medida astronómica que resultó desastrosa. Colón leyó 42° latitud Norte, cuando en realidad estaban en el 21°. A pesar de todo, el Almirante tenía sus dudas y optó por confiar en su estima, que era buena.

El gran momento delicado del primer viaje comenzaba. El 22 de noviembre, Martín Alonso y la ágil *Pinta* se alejaron[115]. La malevolencia era evidente. La *Pinta* era más apta para la exploración costera que la pesada *Santa María.* Además: «Esta noche (del 22 al 23) Martín Alonso siguió el camino del Este para ir a la isla de Babeque, donde dicen los indios que hay mucho oro»[116]. Al día siguiente, Colón se acercó a Oriente y recogió, por vez primera, de boca de sus guías taínos aterrorizados, la palabra caníbales. El 27 de noviembre llegó al fin a la zona del Caribe. El difícil contacto con los indígenas contrastaba con la afectuosa acogida de las poblaciones arawaks[117].

Colón abandonó esta tierra inhospitalaria el 6 de diciembre y llegó a Haití: el dominio, de nuevo, de los dulces y cooperativos arawaks. Para fijar su ruta, intentó una nueva observación astronómica el 13 de diciembre; nuevo fracaso[118]: 34° latitud Norte en lugar de 19° 55′. Por lo menos, la tensión disminuyó; el contacto con la gran isla fue bueno. Con sus 78 000 km², su población densa[119], Haití sería el centro, durante diez años poco más o menos, la totalidad del ultramar español.

El 16 de diciembre, puede que en el espíritu del Almirante la colonización tomara nueva forma a la vista del oro. Tocaron la punta noroeste de la isla, el dominio del cacique Guacanagarí, el reino de Marien[120]. El contacto fue también fácil, los intérpretes de las Bahamas eran admirables: «El indio[121] fuese luego con su canoa a tierra y da nuevas del Almirante y de los cristianos... y luego vinieron más de quinientos hombres... el rey de ellos. Luego, uno a uno,

y muchos a muchos, venían a la nao sin traer consigo cosa alguna, puesto que algunos traían algunos granos de oro finísimo en las orejas y en la nariz, el cual luego daban de buena gana.»

6. El momento de un mal pensamiento

La empresa había sido concebida sobre el modelo guineo, con vistas a un contacto con el Extremo Oriente, sobre el esquema de la factoría monopolística [122]. Colón, el 16 de diciembre, se dio cuenta de que, por lo menos esta vez, China y Japón se le escapaban. De ahí estas menciones en el diario: el *oro* [123], que el indio daba fácilmente, de ahí esta masa humana disponible para el trabajo.

«Crean Vuestras Altezas que estas tierras son en tanta cantidad [124] buenas y fértiles, y en especial éstas de esta Isla Española [125] que no hay persona que lo sepa decir...»

Aquel 16 de diciembre de 1492 era el punto de partida, si se quiere, de la colonización, en pensamiento, de un nuevo mundo que debía nacer: «Y crean que esta isla y todas las otras son así suyas como Castilla, que aquí no falta salvo asiento y mandarles lo que quisieren.»

«Yo con esta gente que traigo, que no son muchos, correría todas estas islas sin afrenta, que ya he visto solos tres de estos marinos [126] descender en tierra y haber multitud de estos indios y todos huir, sin que les quisiesen hacer mal. Ellos no tienen armas, y son todos desnudos, y de ningún ingenio en las armas y muy cobardes, que mil no aguardarían tres. Y así son de buenos para mandarles y les hacer trabajar, sembrar y hacer todo lo otro que les fuere menester, y que hagan villas y se enseñen a andar vestidos y a nuestras costumbres.»

7. La catástrofe de la noche del 25 al 26 de diciembre de 1492

La noche de Navidad, del 25 al 26, por negligencia o enloquecimiento de la peor parte de la tripulación, la parte originaria de la costa cantábrica [127], la *Santa María,* la única nave de la expedición, la gallega, naufragó. La devoción de los indios y de su jefe salvaron el material, evitaron lo irreparable [128]. Al día siguiente del desastre, se precisaron las perspectivas del 16 de diciembre. Colón vio proyectarse, en su mente, en el interior de la isla, los enormes *placeres* de Cibao, asimilado esta vez a Cipango [129]. En Cibao fue tal vez precedido por Martín Alonso Pinzón, que alcanzó la *Niña* el 6 de enero de 1493.

La conversión estaba hecha. La factoría monopolística había nacido. El primer establecimiento español estaría centrado sobre la

explotación intensiva del oro nativo. Entre Martín Alonso Pinzón y Colón, a través de la desconfianza y los supuestos, nada quedaba ya que no fuera el oro.

La explotación de los placeres sería para más tarde. Ahora, era necesario regresar. Y para ello había que descubrir, con dos carabelas cansadas y sobrecargadas, la ruta del retorno.

8. Las dificultades del regreso

El regreso, en dos meses, resultó finalmente uno de los tiempos mejores de la historia venidera del Atlántico de la Carrera de Indias. Fue un homenaje a Colón, a Pinzón y a la carabela, este maravilloso instrumento del descubrimiento que la explotación sistemática debió abandonar. Salieron el 16 de enero del golfo de Las Flechas en dirección a la Tierra de los Caribes. «Partió... llevando la proa al Este cuarta del Nordeste, para ir diz que a la Isla de Carib, donde estaba la gente de quien todas aquellas islas y tierras tanto miedo tenían...» Otra tentación fue Matinono [130] (¿la Martinica?), la isla de las Amazonas ... pero los navíos hacían agua [131], la tripulación se inquietó; Colón renunció y fue afortunado. Un día o dos más, y todo estaría perdido.

Después de algunos días de vacilaciones, la solución lógica era marchar lo más cerca del alisio contrario, en dirección Nordeste, hasta las «Westerlies». ¿Era simple búsqueda del menor esfuerzo, con tripulaciones agotadas a las que se imponía evitar el cansancio de frecuentes bordadas? ¿O bien asimilación lógica a la *Volta* guinea de la *Carreira* portuguesa de África? Un poco lo uno, un poco lo otro [132]. Se encontró la ruta del regreso. Un regreso terrible y memorable, en el límite de lo imposible. El 13 de febrero, durante un chubasco, y de nuevo el 14, la *Pinta*, menos cargada de agua, se separó de la *Niña*, mandada por el Almirante —sin duda involuntariamente, ya que cada uno había adoptado, con todas las velas largadas, el navegar a la escapada—. Para la *Niña* a punto de zozobrar, fue el día del voto. El Almirante [133] «ordenó que se echase un romero que fuese a Santa María de Guadalupe y llevase un cirio de cinco libras de cera y que hiciesen votos todos que al que cayese la suerte cumpliese la romería. Para lo cual mandó traer tantos garbanzos cuantas personas en el navío venían, y señalar uno con un cuchillo haciendo una cruz y meterlos en un bonete bien revueltos. El primero que metió la mano fue el Almirante y sacó el garbanzo de la cruz... y desde luego se tuvo por romero y deudor de ir a cumplir el voto.» Un segundo sorteo para Santa María de Loreto, otro para Santa Clara de Moguer... Esta hermosísima página del diario sitúa a Colón en primera fila de los escritores espirituales de su época.

En lontananza, el día 15 se perfiló una baliza. Se dudó [134]. «Algunos decían que era la isla de la Madera, otros que era la Roca de Cintra en Portugal, junto a Lisboa... El Almirante, por su navegación, se hallaba estar con las islas de los Azores, y creía que aquella era una de ellas; los pilotos y marineros se hallaban ya con tierra de Castilla.» Admirable incertidumbre [135]. El Almirante tenía razón.

La *Niña* hizo escala en São Miguel de las Azores: el episodio es célebre. El humilde peregrinaje del 19 de febrero de 1493 fue interrumpido por el ataque

traidor de los habitantes de la isla. Este ataque pone de manifiesto la violencia de las rivalidades y de los celos en el Atlántico, en este punto, hasta entonces el último, del extremo descubrimiento. Los hombres «idos en camisa en cumplimiento de su romería, y estando en su oración, saltó con ellos todo el pueblo a caballo y a pie con el capitán y prendiéronles a todos»[136]. Después de algunos días difíciles[137], Colón recuperó a sus hombres, el 22 de febrero[138]. El 24 de febrero levó el ancla rumbo a España. El 3 de marzo, nueva amenaza de zozobrar, y votos. El día 4 «se pensaron perder[139], de las mares de dos partes que venían...» «Venido el día, conoció la tierra, que era la Roca de Cintra, que es junto con el río de Lisboa, adonde determinó entrar porque no podía hacer otra cosa...[140]» No tenía elección: después de los elementos, otra vez los portugueses.

9. La memorable entrevista

Desde Rastelo, Colón escribió a Juan II. Su confusión era grande[141]. Los ánimos se calentaban[142] y la noticia corrió. El día 8, Colón era convocado por el rey. El día 9 tuvo lugar la famosa entrevista, que se presentía cargada, detrás de la gran dignidad de la fachada, de lamentaciones y malentendidos.

«El Rey le mandó recibir a los principales de su casa[143], muy honradamente, y el Rey también le recibió con mucha honra y le hizo mucho favor, y mandó sentar y habló muy bien, ofreciéndole que mandaría hacer todo lo que los Reyes de Castilla y a su servicio cumpliese cumplidamente, y más que por cosa suya. Y mostró haber mucho placer del viaje haber habido buen término, y se haber hecho, mas que entendía que en la capitulación que había entre los Reyes[144] y él que aquella conquista le pertenecía[145]. A lo cual respondió el Almirante que no había visto la capitulación ni sabía otra cosa sino que los Reyes le habían mandado que no fuese a la Mina ni en toda Guinea, y que así se había mandado pregonar en todos los puertos de Andalucía antes que para el viaje partiese. El Rey graciosamente respondió que tenía él por cierto que no habría en esto menester terceros. Dióle por huésped al Prior de Crato, que era la más principal persona que allí estaba, del cual el Almirante recibió muy muchas honras y favores.»

Después de tres días pasados en la Corte, Colón levó el ancla, el 13 de marzo. El viernes 15, «al salir el sol se halló sobre Saltes, y a la hora del medio día, con la marea montante, entró en la barra de Saltes hasta dentro del puerto (Palos) de donde había partido el 3 de agosto del año pasado.» Las Casas ha narrado el caluroso recibimiento[147]. Durante este tiempo, la *Pinta*, también puesta a prueba por la tempestad, pero en mejor forma al salir de las Indias, había pasado de largo las Azores y había tocado el continente en Galicia, en Bayona, cerca de Vigo[148]. Desde allí, Martín Alonso había pedido a los reyes una entrevista. Mortificado por su negativa, llegó a Palos, algunas horas después que Colón, y murió allí, algunos días más tarde.

Dejemos que unas palabras del propio Cristóbal Colón pongan punto final al más importante, más decisivo, más cargado de consecuencias de los viajes de descubrimiento[149].

«Porque ciertamente, allende que él sabía y tenía firme y fuerte sin escrúpulo que Su Alta Majestad hace todas las cosas buenas, y que todo es bueno salvo el pecado, y que no se puede abalar ni pensar cosa que no sea con su consentimiento. Esto de este viaje conozco —dice el Almirante— que milagrosamente lo ha mostrado así, como se puede comprender por esta escritura, por muchos milagros señalados que ha mostrado en el viaje, y de mí, que ha tanto tiempo que estoy en la corte de Vuestras Altezas con opósito y contra sentencia de tantas personas principales de vuestra casa, los cuales todos eran contra mí, poniendo este hecho que era burla. El cual espero en Nuestro Señor que será la mayor honra de la cristiandad que así ligeramente haya jamás aparecido.»

No menos interesantes, cuarenta años más tarde, son las últimas palabras de Las Casas [150]. Con el tiempo transcurrido y la exacta medida de la obra llevada a cabo:

«Estas son finales y formales palabras de Cristóbal Colón... de su primera navegación de las Indias y descubrimiento de ellas. Tuvo, cierto, razón y habló como prudentísimo y casi profeta, puesto que los animales hombres que han sentido los bienes que Dios a España ofrecía, por su ambición y codicia, de los unos ni de los otros.

»¡Dios sea loado!»

3. Los comienzos de la ocupación

A partir de aquel momento, todo fue rápido. Una serie de circunstancias, empezando por el escepticismo inicial con el que la empresa había sido rechazada durante tanto tiempo, iban a contribuir a dar un eco excepcional a la aventura. La llegada a Lisboa, las dos largas entrevistas con Juan II, la Corte reunida, la solemnidad dada por los Reyes Católicos a la acogida de Cristóbal Colón en Barcelona, la curiosidad de la multitud; los indios desnudos que sobrevivieron en número de siete [151], los papagayos..., cierto sentido de la propaganda —los indios expuestos en Sevilla, la ciudad más grande de España, «junto al arco que se dice de las Imágenes, en San Nicolás», y que tanto despertaron la imaginación del joven Las Casas, que contaba entonces 18 años—, determinaron, sin duda, su vocación de colono antes que la de apóstol. Hubo finalmente la famosa carta del primer viaje, impresa en Sevilla en los alrededores del primero de abril de 1493 [152], y que voló a través de Europa, de Corte en Corte, de ciudad en ciudad, de feria en feria. Llegada en segundo lugar, sólido segundo lugar por su volumen y la buena suerte de 1492, Castilla adoptó una política de amplia difusión, diametralmente opuesta al secreto portugués. Éste fue el medio, finalmente, más eficaz. Ningún viaje portugués había de tener tan amplia proyección. Es necesario volver a leer en Las Casas el relato del viaje de Palos a Sevilla y de Sevilla a Barcelona, así como la llegada a Barcelona, donde la casua-

lidad quiso que los reyes pasaran una temporada (Barcelona era el corazón de una red casi italiana de comunicaciones)[153], el gesto de acción de gracias público de los Reyes, entonando de rodillas el *Te Deum Laudamus*. El paso inmediato de la dirección de la empresa de Palos a Sevilla[154], la designación, para servir de enlace entre el Almirante y la Corona, de un administrador de peso y de talento expresaban perfectamente, por parte de los Reyes, la conciencia firme de la suerte ofrecida. Para ese difícil cargo, un hombre de Fernando, el famoso Fonseca, archidiácono de Sevilla, futuro obispo de Badajoz, Palencia y finalmente Burgos, sobrino de don Alonso Fonseca, arzobispo de Sevilla, y por lo tanto segundo dignatario de la Iglesia en España, don Juan Rodríguez de Fonseca: «Era muy capaz para mundanos negocios, señaladamente para congregar gente de guerra para armadas por la mar, lo que era más oficio de vizcaínos que de obispos»[155].

1. De la bula al tratado. El reparto difícil. En busca de la verdadera relación de fuerzas

En el transcurso del verano de 1493, las Indias castellanas entraban en escena diplomática. Era urgente llegar a un acuerdo exacto con Portugal. Aprovechando la presencia en la sede de Roma de un papa aragonés, los Reyes Católicos iniciaron una negociación relámpago. Había que poner al día y conforme a los nuevos acontecimientos los reglamentos de 1480-1481[156]. El acuerdo de 1480-1481, confirmado por la bula *Aeterni Patris*, se prestaba, en efecto, a dos interpretaciones. La costa de África, al sur de las Canarias, ¿debía incluir todo el Océano? Esto podía llevar a pretender que al sur del paralelo de las Canarias el mundo pertenecía, por completo, al descubrimiento portugués. Era el punto de vista portugués, expresado por el Príncipe Perfecto en la entrevista del 9 de marzo[157]: «díjole que le parecía, según las capitulaciones que había entre los reyes de Castilla y él, que aquella conquista pertenecía antes a Portugal que no a Castilla...». Este punto de vista fue discutido con bastante razón[158].

El tratado y la bula habían reconocido a Portugal «la posesión e casi posesión[159] en que están en todos los tratos, tierras, rescates de Gujnea, con sus minas de oro e qualesquier otras yslas, costas, tierras, descubiertas o por descobrir, falladas e por fallar, yslas de Madera, Porto Santo e Desierta, e todas las yslas de los Azores, e islas de las Flores, e así las yslas de Cabo Verde, e todas las islas que agora tienen descubiertas, e qualesquier otras islas que fallaren y conquieren de las yslas de Canaria[160] pera baxo contra Gujnea, tirando solamente las yslas de Canaria, a saber Lançarote, Palma, Fuerte Ventura, la

Gomera, el Fierro, la Graciosa, la Grant Canaria, e todas las otras yslas de Canaria, ganadas e por ganar, las quales fincan a los reynos de Castilla.»

De ahí la teoría de las Indias: «ysla Canaria ganada e por ganar». Esta pequeña frase está en los acuerdos de 1480-1481 donde la Santa Sede, por la bula *Inter Coetera*, pudo proponer, sin contradicción con la bula de 1481, un nuevo reparto del mundo [161]. Si es verdad, tal como la historiografía portuguesa se esfuerza en afirmar, que la política del secreto logró esconder algunos descubrimientos al Oeste [162], este secreto tan bien guardado se volvió, y es de justicia, contra Portugal en 1493 y 1494.

Entre la posición portuguesa que reivindicaba todo lo que estaba al sur y al este de las Canarias, y la de España que llegó, en nombre del descubrimiento de Colón, a una posición simétrica inversa (entiéndase para Castilla todo lo que está al oeste y al norte de las Canarias), la bula *Inter Coetera*, en su redacción de junio de 1493, constituye un arbitraje necesario y favorable, en su conjunto, a Castilla [163].

Conocemos sus términos. La línea polo a polo, a 100 leguas «hacia el oeste y el sur de una cualquiera de las islas comúnmente llamadas Azores y Cabo Verde». Al oeste, España; al este, Portugal. Redacción desmañada pero que expresa, mejor que un largo tratado, la incapacidad práctica, al oeste, para fijar de un modo seguro las longitudes. Esta redacción era a la vez la consecuencia de la brusca situación de fuerza de Castilla en Roma y, también, de la política del secreto portugués que llegaba, sin duda, a subestimar la amplitud hacia el oeste de la *Volta* guinea [164], o sea, a acercarse peligrosamente, para Portugal, a la línea de división ideal.

Aeterni Patris concedía, ciertamente, en marzo de 1493, demasiado a Portugal. La bula se apartaba en esto de la verdadera relación de fuerzas. *Inter Coetera*, en junio de 1493, otorgaba a su vez la mejor parte a España. Apenas formulada, exigió ser corregida. Frustrado por la Santa Sede, Juan II manifestó la posibilidad de cortar las comunicaciones entre Andalucía y las Indias nuevas. Era lo bastante para obtener la apertura de una negociación directa. Negociación firme, negociación fructuosa, ya que puso fin a una rivalidad que amenazaba hacerse cada vez más estéril. El tratado de Tordesillas se firmó el 7 de junio de 1494. Mantuvo el meridiano de división, más claramente definido que en la bula de junio de 1493: a 370 leguas [165] al oeste de las islas del Cabo Verde. El oeste pasaba a Castilla, el este a Portugal [166], con derecho de paso para los españoles que podrían llegar a sus Indias a través de un mar portugués sin molestias, impuestos, ni dificultades de ninguna clase.

Esta concesión previa tenía por finalidad permitir el retorno sin problemas de la gran expedición salida de Cádiz el 25 de septiembre de 1493.

2. La mutación dimensional: el segundo viaje

En 1493, la empresa castellana se apartó del modelo portugués. Nada de largos tanteos. Se pasó, sin transiciones, del descubrimiento a la explotación. El segundo viaje pertenece ya a la historia de la colonización. El cambio de los medios empleados es chocante: tres navíos penosamente reunidos en 1492; una flota de 17 unidades de diversos tamaños en 1493; la mayor expedición colonial jamás realizada. A los pequeños puertos de Río Tinto y del Odiel, de 1492, sucedió, en 1493, el eje real del complejo Sevilla-Cádiz. Había habido problema de reclutamiento en 1492 para encontrar 87 hombres; en cambio, un difícil problema de elección se planteó en 1493 cuando hubo que seleccionar poco menos de 1500 hombres entre miles de voluntarios; los preparativos de la primera expedición se habían dejado a la iniciativa privada de algunos hombres sin prestigio; una iniciativa privada en manos de hombres aureolados de extraordinario poder de seducción, apoyada con toda la fuerza del Estado representado en Sevilla por Juan Rodríguez de Fonseca y sus ayudantes, primer núcleo de la Casa de Contratación de Indias, tomó la alternativa en 1493.

Colón rectificó su ruta. Alcanzaría directamente La Española, siguiendo la mejor pendiente del alisio un poco más al sur que la primera, esta vez la ruta perfecta. Esta rectificación expresa un conocimiento notable, pues, de la posición exacta del espacio recorrido en el último viaje. La salida tuvo lugar el 25 de septiembre, desde Cádiz[167]: 1200, 1500 hombres tomaron parte, pero ninguna mujer; llegada el 3 de noviembre, entre la Dominica y María Galante, en el centro del arco de las Pequeñas Antillas, en pleno dominio caribe, en un tiempo record (uno de los mejores jamás realizados por un convoy de esta clase). En ello tenemos otro signo de la definitiva perfección de las modalidades del viaje, la reducción del tiempo de la escala técnica de las Canarias, que ya sería habitual. El convoy había llegado el 2 de octubre a Las Palmas (Gran Canaria), el 5 a la Gomera. Salió el 10 de la Gomera, el 13 de Hierro (doce días en total, de los cuales seis en la Gomera, casi una norma del siglo XVI).

Del 3 al 18 de noviembre se dibujó la mayor parte del arco norte de las Pequeñas Antillas (Guadalupe, del 4 al 10; Montserrat, Antigua, Nevis, el 11; San Cristóbal, San Eustaquio, Saba, el 12; Santa Cruz, el 14; las islas Vírgenes, el 16; Santo Tomás, el 17). Puerto Rico fue alcanzado el 19. La ruda naturaleza de los caribes, los *indios flecheros*, terror de los apacibles arawaks, entrevista en el Sur de Cuba durante el primer viaje, apareció de nuevo. Se entabló

un combate (primera página de la larga historia militar de la colonización europea en América) el 14 de noviembre, en Santa Cruz.

3. La explotación de Santo Domingo

La colonización comenzó en Santo Domingo a fines de 1493 y principios de 1494 [168]. Riqueza pronto disipada, una masa humana considerable con mucho tiempo libre. A la luz de los recientes trabajos de Carl O. Sauer [169], la mayor evaluación de Las Casas es la buena (un millón cien mil en el momento del primer *repartimiento*, excluidos los niños, y cuando empezó el proceso de derrumbamiento, tres millones en un principio) [170]. La finalidad de esta primera colonización fue la puesta al servicio de la explotación de los placeres, designados por los indios sin desconfianza, de este potente motor muscular. El interior de la isla, Cibao, se exploró bastante a fondo entre enero y abril. La incursión bastante brutal de Hojeda fue un anuncio de la de los conquistadores del continente. Todas las características de una primera implantación, a veces desafortunada [171], quedaron dibujadas. El primer viaje de regreso verdadero, el bosquejo de un primer enlace regular independiente bajo el mando de Antonio de Torres, se hizo con un convoy de 12 velas —los mayores navíos entre 100, 150 y 200 toneladas [172]— en un tiempo record de treinta y cinco días, del 2 de febrero al 7 de marzo de 1494 [173]. De ello podemos deducir que Antonio de Torres pasó poco tiempo a contraviento, y que debió de subir en seguida —conscientemente (?)— con el flujo oeste de las latitudes medias. Llevaba alrededor de 30 000 ducados de oro, aparte unas muestras de especias de mediocre calidad. Fue el punto de partida, sin duda, de una oleada de decepción, o sea, el desencadenamiento del contragolpe que costó a Colón su posición. Para obtener más oro, se cometieron las primeras y verdaderamente inútiles brutalidades.

Después, Colón exploró la costa de Cuba: en Cuba, con menos hombres y de un nivel cultural inferior a los de La Española, del 14 de mayo al 12 de junio de 1494, ganó, en los Jardines de la Reina, el título jamás disputado del más grande navegante de la historia. En el camino de regreso contorneó casi toda Jamaica. A fines de 1494, las Antillas fueron de este modo descubiertas, si no exploradas, a un ritmo que anuncia ya el de la Conquista. El precio de esta marcha, una mediocre explotación, cuyos primeros efectos fueron pronto advertidos en España. Tierras no ocupadas, ciertamente, pero unidas a la orilla europea por un enlace al menos anual de varios navíos navegando en ambos sentidos. De este modo Colón pudo ser acogido en Santo Domingo, el 29 de septiembre de 1494, por su hermano Bartolomé, que había podido reunírsele. Bartolomé supo en Francia, donde intentaba en vano, después de su fracaso en Inglaterra,

negociar una ayuda, el éxito de su hermano —4 de marzo-25 de septiembre: ¡lentitud de las comunicaciones en Europa!—. Bartolomé no había podido por ello unirse a la segunda expedición. Sin embargo, a él tocaría realizar, a la cabeza de una escuadrilla de complemento, tres carabelas de socorro, el primer viaje de ida, la primera conexión regular fuera del descubrimiento. Salido de Andalucía a últimos de abril, principios de mayo, Bartolomé Colón llegó, probablemente a finales de junio, con una carga muy esperada de víveres, de vestidos, de medicamentos.

El verano de 1494 señala el fin del idilio tropical de los primeros contactos. Bajo la autoridad mediocre del joven hermano de Colón, Diego, las violencias que no pudo impedir, las exigencias de 1500 hombres brutales en deseos y en necesidades, acabaron por provocar la hostilidad de los arawaks. Las incursiones en el interior desorganizaron una agricultura de productos alimenticios, fácil pero sin reservas. Con la violencia, la revuelta; con la revuelta y la violencia, el hambre [174], y la división en el campo de los vencedores. Los amos cayeron en la trampa de su conquista. A la cabeza del primer partido anti-Colón, bajo la inspiración de un mal genio, Fray Boil, uno de los principales responsables de las violencias, y de Margarit, se agitaba un pequeño grupo de catalanes. Entre genoveses y catalanes se ventiló una vieja querella de mediterráneos. El fin de la era colombina estaba cerca. En el otoño de 1494 se realizó el segundo viaje de ida, la segunda expedición de socorro del año: llegó al mando de Antonio de Torres, formada por una escuadrilla de cuatro carabelas. Traía la segunda carta de los Reyes Católicos y solicitaba el regreso de Colón. Este deseo era una orden, pero el Almirante no lo comprendió así. Colón proseguía su sueño de la ruta de las Indias. Para él, La Española no era sino un medio; se quedó. Cibao les decepcionó, hubo que pagar la empresa; en este plan, resultó costosa y deficitaria. De ahí llegó la idea del tráfico de esclavos. Estaba dentro de la lógica del tráfico italiano en el Mediterráneo, del tráfico portugués en África. Esta idea, presentada varias veces, había sido rechazada ya por la conciencia cristiana de Isabel. Naturalmente, se trataba sólo, por lo menos de palabra, de deportar a los crueles caribes, enemigos de los fieles súbditos de los reyes, los arawaks. El tráfico resultó condenado económicamente ya antes de empezar, por la distancia, la necesidad de navegar durante mucho tiempo en mares fríos, que llevó consigo una hecatombe para los indios desnudos. También resultó condenado por las estructuras de poblamiento de la España del Sur. Eran menos favorables que las del Algarve de mediados del siglo XV [175] a la importación de una mano de obra costosa, ya que la población europea comenzaba a crecer de nuevo. El proyecto chocó finalmente con la coyuntura mediocre

de mediados y de finales de la década de los años 90. Y sobre todo resultó condenado por la conciencia moral de la Reina, sensible a una contradicción que escapaba a Colón, sumergido en las dificultades cotidianas de la realidad colonial. La negativa de los Reyes Católicos al comercio de los esclavos señaló el punto de partida de una ruptura puesta de relieve, en 1498, por el final del monopolio de la exploración.

4. «La destruicción... de la isla Española»

La tentativa de deportación, a gran escala, empezó en el invierno de 1494-1495. Mil quinientos indios fueron hechos prisioneros, y quinientos cargados a bordo de las carabelas de Antonio de Torres. La salida tuvo lugar el 24 de febrero de 1495. Con navíos sobrecargados, Antonio de Torres, desorientado, perdió un mes inútilmente contra el viento en busca de una ruta de regreso más hacia el sur, a la altura de las Pequeñas Antillas. Se resignó demasiado tarde a coger el camino habitual que desvió al máximo hacia el Sur, ya que pasó por Madera. De este modo perdió el beneficio de la mayor pendiente de los vientos favorables. De Madera a Cádiz, doscientos indios hacinados desnudos sobre el puente murieron de frío. Su muerte anunciaba la suerte trágica de los *tagalogs* embarcados, después de 1570, en los galeones de Manila, en la ruta de regreso de Manila a Acapulco.

De mayo de 1494 a marzo de 1495 [176], Colón emprendió la sumisión del interior de la isla: construcción de fuertes de apoyo, incursiones de castigo devastadoras, columnas infernales; cobro por la violencia de un tributo en oro o, en otros casos, en algodón [177], que las técnicas indígenas no permitían producir [178]. Empujados a la desesperación, los indios intentaron dos maniobras desesperadas que iniciaron, con el choque microbiano [179], el proceso de reflujo irreversible de la población. La primera: una batalla corporal para la que no estaban armados. Engañado por la relación del número, el cacique Guacanagari presentó un combate que desembocó en una matanza. El menor desnivel en el armamento y las técnicas de la guerra se castiga siempre con una aplastante desigualdad de las pérdidas. El acero de Toledo, los caballos y los dientes de los molosos [180] destrozaron sin esfuerzo aquellos cuerpos desnudos. Las Casas quizás exagerase cuando evaluó [181] en 100 000 el número de muertos tan sólo en la jornada del 24 de marzo de 1495, pero tal vez no está tan lejos de la verdad como se acostumbra creer.

Mucho más grave, la huida ante las incursiones y el abandono de los cultivos para buscar refugio en un tipo de vida arcaico de recolección y de caza que la densidad de población de la isla ya no

permitía. Las Casas ya lo afirmó [182]: sin duda existía la ingenua idea de provocar por un hambre voluntaria la partida de los invasores, «el aviso fue aqueste aunque les salió al revés de lo que pensaron».

El país fue sometido a principios de 1496 por el terror y el hambre. En junio de 1495, la primera experiencia con un huracán: tres carabelas resultaron destruidas, al tiempo que, en octubre, llegaba a la Isabela un tercer convoy de ida y Colón inauguraba el primer astillero en las Indias, que fabricó la pequeña carabela simbólicamente llamada *India*.

Del 10 de marzo al 11 de junio de 1496, Colón emprendió su segundo viaje de regreso con dos pequeñas carabelas: la *Niña* y la *India*, atrozmente sobrecargadas, 225 cristianos, 30 indios (la *Niña*, en el primer viaje, había salido con 25 hombres). Un regreso demasiado hacia el sur, con la penosa escala en la Guadalupe; un viaje demasiado largo de tres meses. Se tocó tierra en Odmira, en Portugal, entre Lisboa y el cabo San Vicente, según el testimonio de Fernando Colón, el 8 de junio. Las dos carabelas entraron en Cádiz el 11 de junio de 1496.

Caído el entusiasmo —la colonia rendía poco—, odios vigilantes y noticias turbadoras concernientes a los indios, el clima de las relaciones entre el Almirante y la Corona se iba deteriorando. Colón contaba con la amistad de Isabel, que compensaba el odio desconfiado de Fernando. Una primera brecha abierta al monopolio, en 1495, se colmó en parte con la confirmación de los privilegios en junio de 1497. Pero la baja coyuntura de los fracasos [183] hizo difíciles los preparativos del tercer viaje [184]. Después de un año de esfuerzos, se lograron reunir penosamente ocho navíos.

5. El tercer viaje

La *Niña* y la *India* salían de nuevo en cabeza, en enero de 1498, hacia La Española. Colón tenía en total seis barcos; tres carabelas, bajo el mando de Alonso de Carvajal, realizarían una unión directa Canarias-Isabela por la Dominica y Guadalupe, el camino de ida del segundo viaje, mientras Colón, con una expedición de descubrimiento copiada de la del primer viaje, una nao (100-180 toneladas), una carabela de 70 toneladas y una de 50 toneladas *(Vaqueños, El Correo)*, tomó una ruta mucho más meridional. Este tercer viaje fue el de las escalas en Madera, en las Canarias, donde Carvajal, Arana y J. A. Colombo se separaron de Colón con tres navíos, en las islas de Cabo Verde. Salidos de Sanlúcar, el 30 de mayo —de Sanlúcar, después Sevilla; he ahí, pues, el camino clásico de la Carrera de Indias—, permanecieron en Madera del 10 al 16 de junio; en la Gomera, del 19 al 21 de junio, en las islas de Cabo Verde, del 27 de junio al 7 de julio. Éste había de ser el viaje del descubrimiento del continente sudamericano [185]. El convoy llegó a Trinidad el 31 de julio, y a las costas de Venezuela, el 10 de agosto.

Año de 1498, un gran hito.

Mientras Colón exploraba una parte de tierra firme, donde creyó ver el emplazamiento del paraíso terrenal, y finalizaba de reconocer el arco de las

Antillas —llegó a la vista de Santo Domingo el 19 de agosto—, La Española se hundía en la anarquía.

Un Colón ya acosado sentía los peligros rodearle por todos lados. Por ello intentó dar brillantez, más allá de lo razonable, y acentuar las seducciones de su nuevo descubrimiento: Trinidad, desembocadura del Orinoco, Paria, Araya, Margarita.

Tal vez él y sus hombres cedieran simplemente al maravilloso relajamiento de la tierra tropical después de un duro viaje. Leamos una vez más a Las Casas, que conserva el diario del tercer viaje. Ante todo la prueba de las calmas [186], del 13 al 20 de julio. Por vez primera, las tripulaciones se enfrentaron, en el mar, con la tortura del insoportable calor tropical. Nunca los navegantes de las Indias habían descendido tan cerca del ecuador en esta época (10° latitud norte en julio). La impresión de estar ardiendo sin protección sobre el puente, con todas las velas flojas, la tortura de la sed, la comida que se descomponía, a lo que se sumó el aumento de los viejos terrores acerca del calor mortal de la zona ecuatorial tórrida. El 31 de julio, «como le faltase ya el agua» [187], decidieron cambiar el rumbo. Subieron derecho hacia el norte, «alcanzaron la Dominica o una de las Caníbales» —admiremos la seguridad de la estima— cuando Alonso Pérez, el vigía, vislumbró tres cumbres, símbolo de la Trinidad.

Este descubrimiento, embellecido por las necesidades de una causa difícil y unido a las noticias llegadas de La Española, provocó la brutal ruptura del monopolio colombino. Una primera tentación había sido finalmente rechazada en 1495. Cuando llegaron las noticias del «paraíso terrenal», en la Navidad de 1498 [188] en la coyuntura favorable en una España salida ilesa de la guerra de Italia, las tentaciones fueron demasiado fuertes y todo se desbarató.

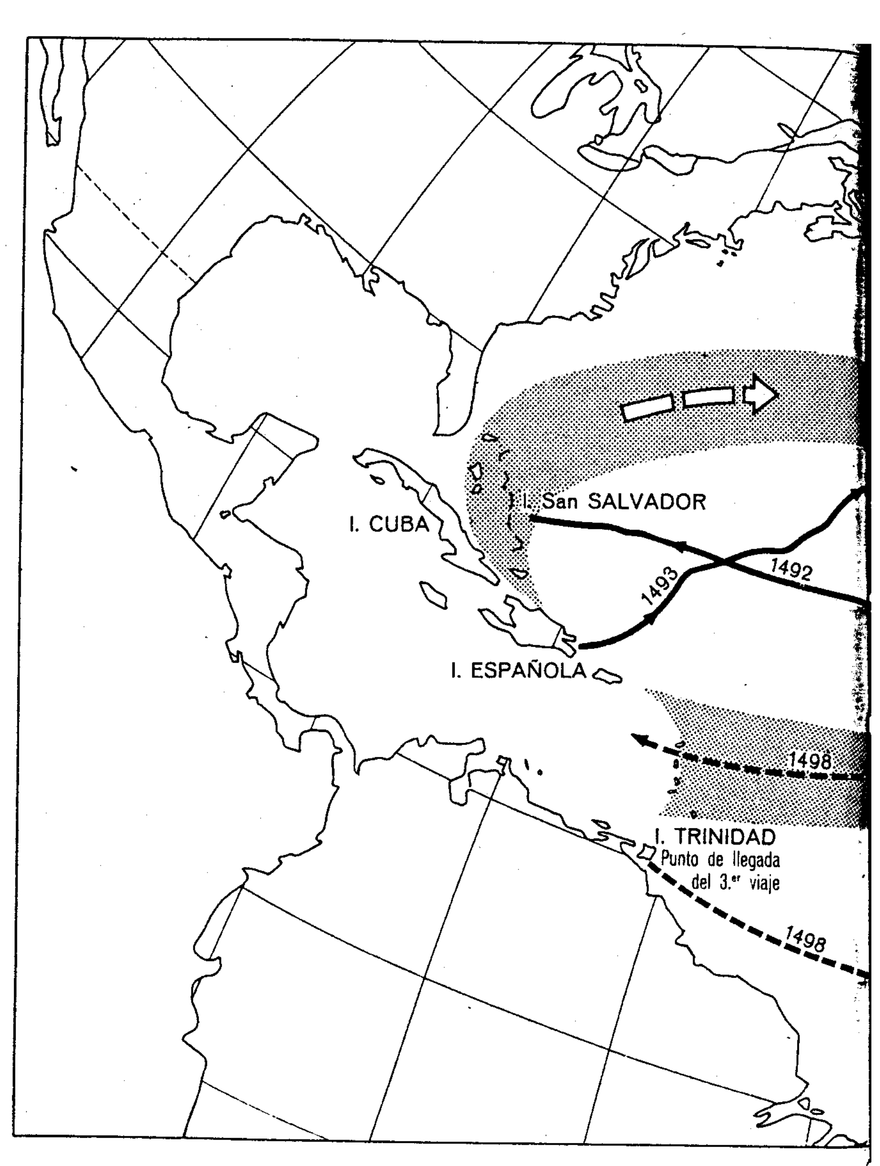
1498-1499: América, ampliamente abierta a la sed desordenada de todas las codicias, había nacido.

Tres tipos de expedición contribuyeron a hacerla surgir.

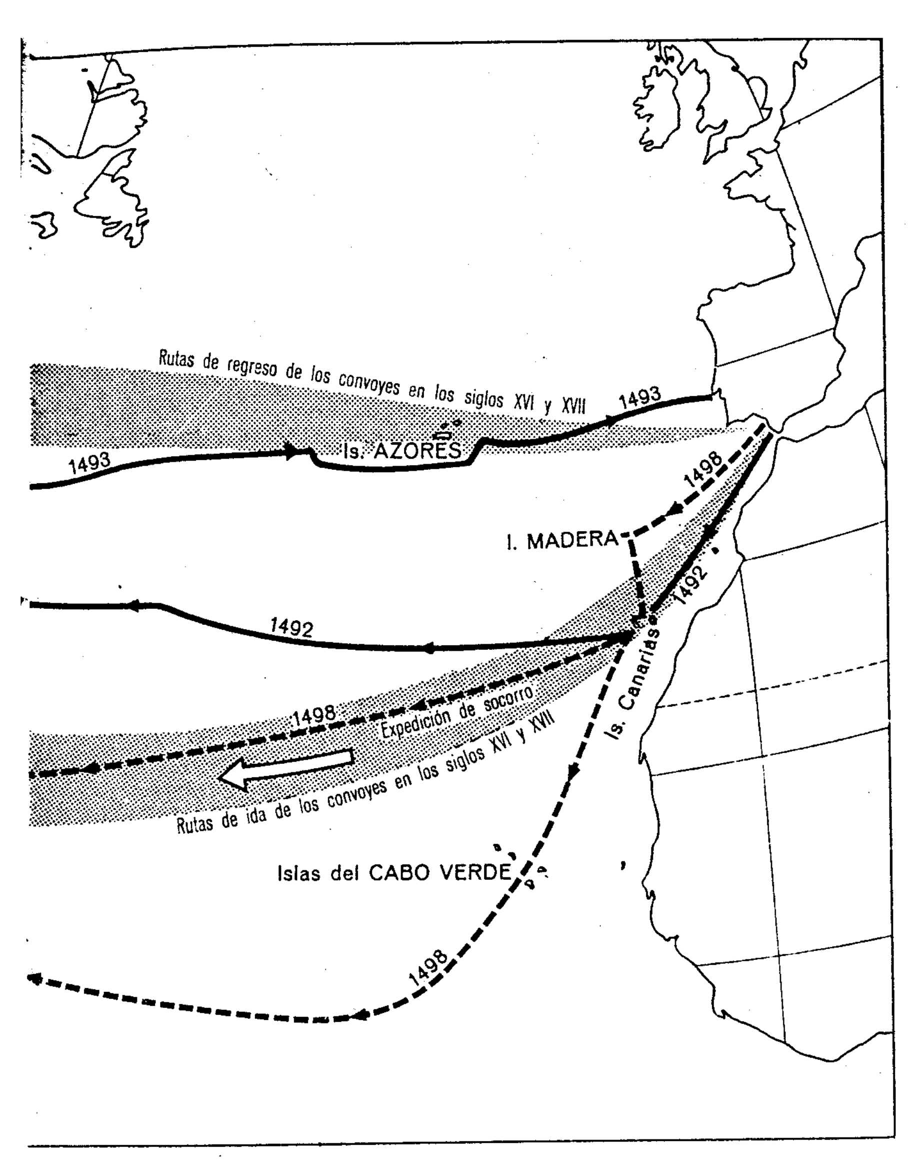
4. Las Indias escaparon a Colón

1. Tres tipos de viajes

a) Los viajes de España hacia el Mediterráneo americano, por el camino trazado por Colón de contornos cada vez más precisos; *b*) los viajes hacia el paso del Noroeste, debidos, sobre todo, a no mediterráneos y, más particularmente, a marinos de Bristol; *c*) los viajes de descubrimiento desde las bases nuevamente adquiridas de Santo Domingo y, después de Cuba, por un camino que el propio Colón había esbozado.



MAPA 13. — Los viajes de Cristóba
(Según S. E. MORISON [90], [584



Colón y la Carrera de Indias
y H. y P. CHAUNU [312], t. VII)

Los primeros, tradicionalmente llamados viajes menores [189], fueron protagonizados por algunos de los compañeros del Almirante, el grupo de osados marinos de Niebla, Alonso de Hojeda, Juan de la Cosa... al que acaba de unirse Américo Vespucio, el charlatán florentino [190] encargado de las *public relations.*

Alonso de Hojeda debió su éxito a dos altos patrocinios. Era vasallo de Medinaceli (poderoso en Sevilla, resentido por haberle desestimado la Corona [191] su ofrecimiento del fructuoso patrocinio del descubrimiento colombino). Y sobre todo, era amigo del poderoso Juan Rodríguez de Fonseca. Tenía, pues, detrás de sí a los «aragoneses» [192], o sea, a la clientela judeo-cristiana que gravitaba en torno al Rey Católico. Fonseca y Hojeda, en manos de estos ávidos financieros, serían, bajo el pretexto del servicio del Estado, armas contra los privilegios casi de regalía del Almirante.

Cuando, en diciembre de 1498, con los cinco navíos enviados de regreso por el Almirante, llegó la noticia de «cómo Alonso de Hojeda... supo que el Almirante había la dicha tierra descubierto y las perlas, y vido la figura que el Almirante envió a los reyes» [193], don Juan Rodríguez de Fonseca no hizo sino ayudar a las presiones que se ejercían. «Como le favorecía y era aficionado el obispo de Badajoz [194].» La licencia para descubrir en dirección de la costa de tierra firme (se ignoraba todavía si la zona de las Perlas era isla o continente) [195] fue firmada por Fonseca sobre simple delegación, sin confirmación del sello real [196]. El primer cambio importante en la historia del descubrimiento se realizó, pues, a escala de la alta administración y no en la Corte.

Alonso de Hojeda, Juan de la Cosa y Américo Vespucio partieron del Puerto de Santa María o Cádiz [197] el 18 o el 20 de mayo de 1499 [198] con cuatro navíos. La escala en las Canarias y, sobre la ruta descubierta trece meses antes por Colón, emprendieron una exploración rápida de Trinidad y de un largo trecho de la costa de Venezuela. El 5 de septiembre de 1499 Hojeda llegó a La Española, isla en que acababa de terminarse la primera guerra civil. Se iniciaba un regreso difícil por un camino un tanto insólito, pagado con mediocre beneficio a base de palo brasil. Un viaje señalado, ya desde un principio, por algunas deshonrosas brutalidades. La costa de tierra firme tenía un mal comienzo. Iba a estar en el centro de las peores codicias. A algunas semanas de distancia, inmediatamente después de Hojeda, llegaron Peralonso Niño de Niebla y Cristóbal Guerra de Sevilla. Niño traía la licencia. Guerra de Triana, el capital [199]. Un único navío, la misma ruta, el trueque de las perlas en la región de Coro, el reconocimiento de las salinas de Araya. La expedición estaba de regreso en abril de 1500 en Galicia.

Con la puerta abierta, las expediciones de pretendidos descubrimientos, de hecho de «rescate», de «trueque» [200], se sucedieron al ritmo de dos por año. Un balance rápido distingue tres viajes de los hermanos Guerra, aquellos capitalistas del barrio de Triana en Sevilla... Tres viajes, en total, de Hojeda. A partir del segundo viaje, que hay que situar en 1502, Hojeda, provisto de una capitulación en regla, fue nombrado gobernalor de Coquibacoa (en el flanco

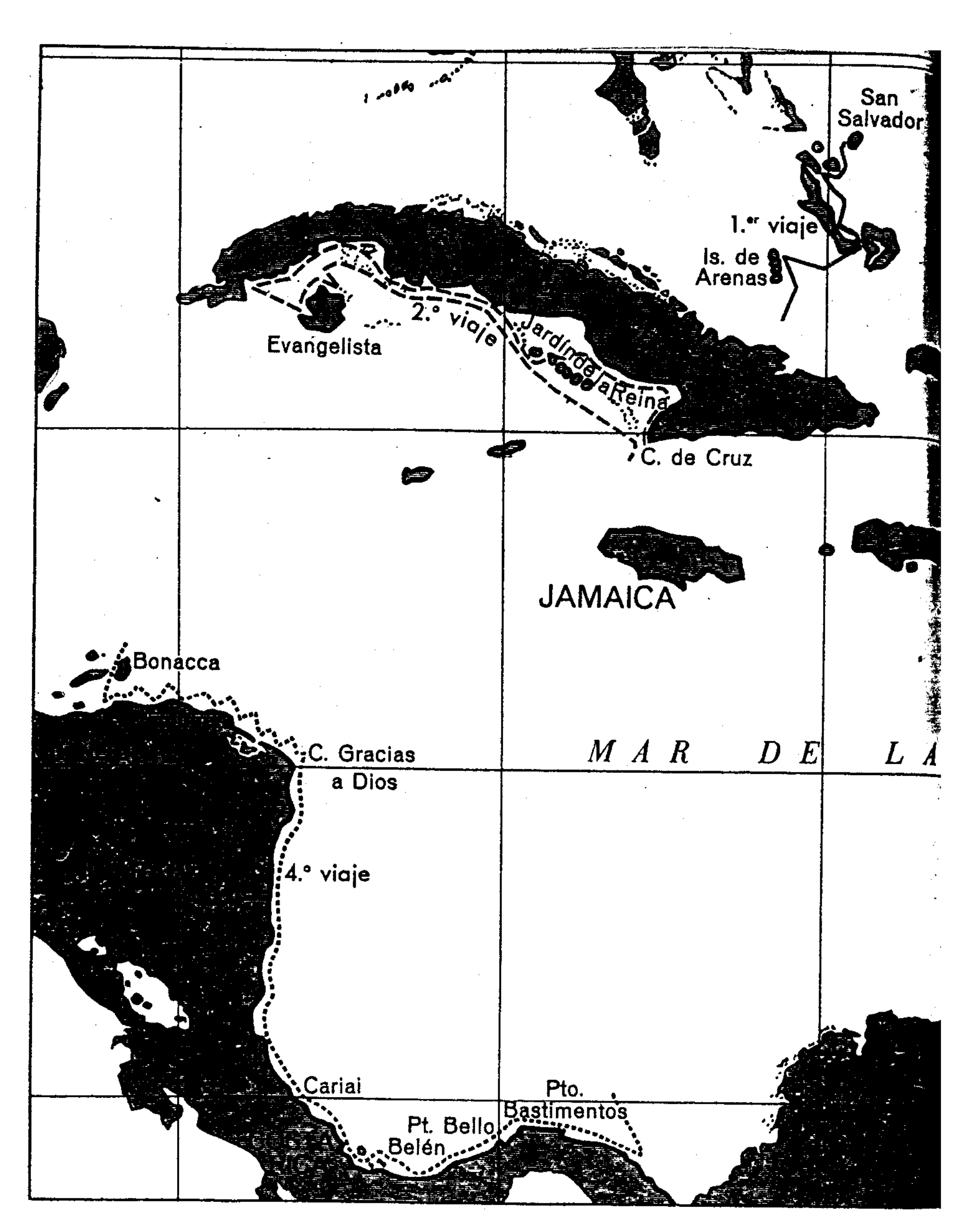
oeste de la bahía de Maracaibo); recibió, por su «rescate», la autorización de utilizar, como base de sus empresas, seis leguas de costa de la gran isla La Española.

Hay que retener esta lección. Hasta 1516, la empresa del descubrimiento, de anexión y de conquista tuvo por única base de partida Santo Domingo, y luego Santo Domingo y Cuba. La lección que Mario Góngora [201] ha sacado recientemente de los grupos de conquistadores de tierra firme muy bien puede extrapolarse. Por regla general, la colonización precede a la conquista, no la conquista a la colonización. Desde Santo Domingo, simple factoría adquirida en un principio sin violencia, se inició el proceso que desembocaría en la conquista.

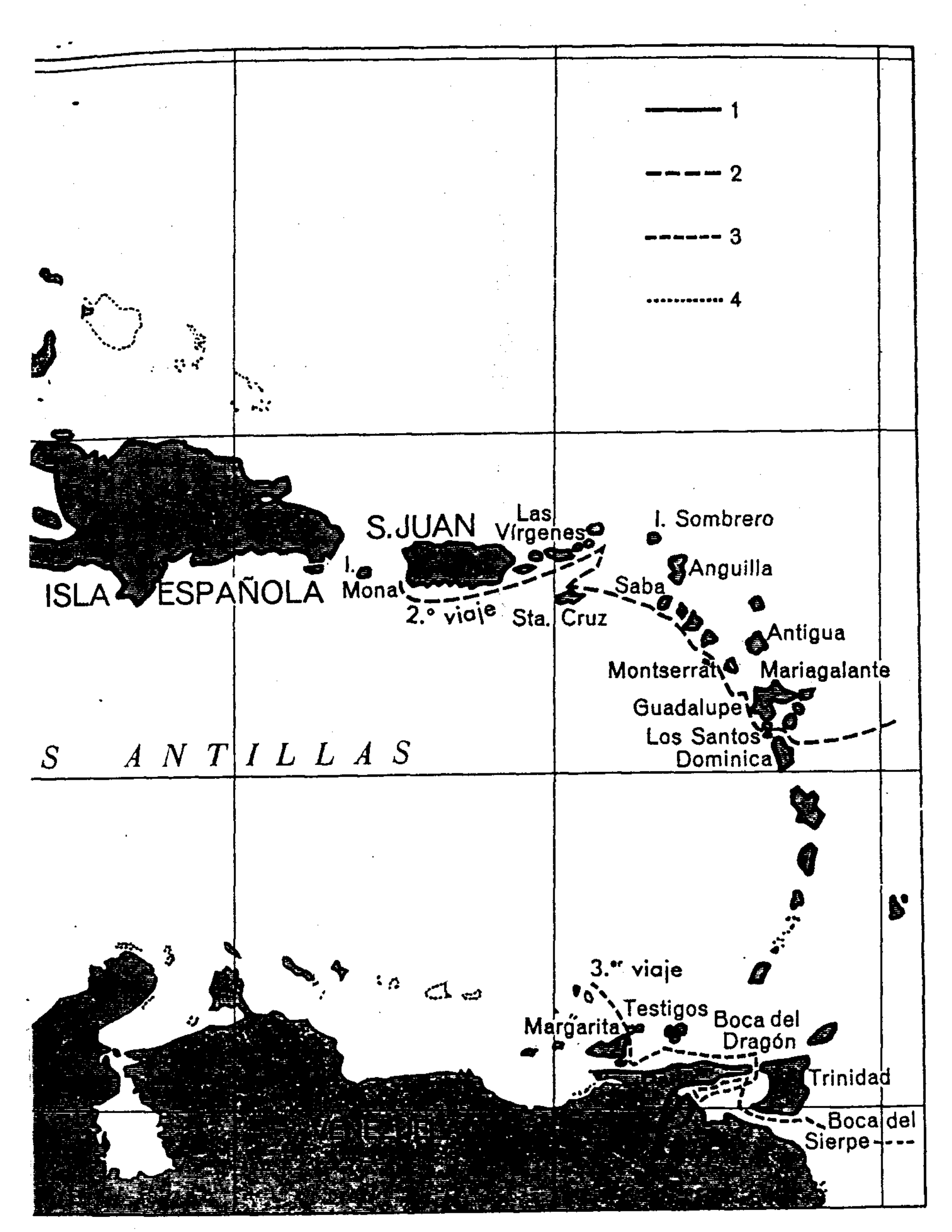
2. Dificultades y conflictos

En Santo Domingo, vieja tierra prematuramente utilizada, se desarrolló un doble conflicto: un conflicto latente, que oponía a los nuevos amos la resistencia pasiva, esporádica, ineficaz de los indios; y una primera guerra civil que enfrentó a los vencedores. Contra una mayoría de colonos honestos, fieles a la autoridad legal del Almirante, un puñado dinámico de racimos de horca, bajo la dirección de Francisco Roldán, al que Colón había colocado en el puesto de alcalde mayor [202], ocupó una parte de la isla y amenazó a la otra, desde fines de 1496 hasta el compromiso poco honorable de septiembre de 1499. Para calmar el descontento de los colonos, se dio el último paso hacia la total domesticación de los indios. Colón, a fines de 1499, procedió al primer «repartimiento». Un censo sumario de la población daría, sin incluir a los niños, alrededor de un millón cien mil almas. Esta cifra la encontramos en todas las fuentes de los primeros momentos de las Indias [203]. Apaciguamiento momentáneo. Desde 1500, bajo otro jefe, Adrián de Muxica, el movimiento volvió a tomar cuerpo, signo de la decepción endémica de los europeos consumidos por el aburrimiento, la sífilis (estaba afectada 25 y 30 % de la población) y la impaciencia de enriquecerse para huir. 1500 señala el fin de Colón en su conquista. El 23 de agosto de 1500, con plenos poderes para establecer el nuevo régimen, llegó el comendador de Calatrava Francisco de Bobadilla. Aquel gentilhombre orgulloso y desprovisto de discernimiento fue instrumento inconsciente de una revolución fatal: el levantamiento de un aparato administrativo movido por su propia dinámica.

Hemos visto, en Sevilla, a Fonseca romper en 1499, sin consultar a los Reyes, el monopolio del descubrimiento. Bobadilla en las Indias



MAPA 14. — El balance. La
(Según S. E. MORISON
1, 1.er viaje; 2, 2.° viaje



«América» de Cristóbal Colón
[584], [587])
3, 3.er viaje: 4, 4.º viaje

puso fin, más brutalmente todavía y sin orden precisa, al régimen salido de las Capitulaciones de Santa Fe. Alrededor de Bobadilla se aglomeró la hez de todos los descontentos. Colón rehusó la violencia. Seguro de su buen derecho, regresó encadenado, con Diego, a principios de octubre de 1500, a bordo de la carabela *La Gorda.* Fue el regreso más rápido jamás registrado en toda la historia de la Carrera [204]. Desde el fondo del abismo, un testimonio: la carta de Colón a don Juan de Torres [205]. A pesar de las medidas de reparación impuestas por la Reina, algo se había roto. Las Indias habían escapado definitivamente a Colón.

La empresa había cambiado de plano. Cuando Nicolás de Ovando, el nuevo gobernador, abandonó Cádiz el 13 de febrero de 1502, menos de diez años después de las capitulaciones, lo hizo a la cabeza de treinta navíos (cinco naos, 24 carabelas, una barca). Pero Colón, el profeta [206], aplastado por su obra, iba a dar, antes de morir, la medida más evidente de su genio. Helo ahí, por última vez, descubridor entre los descubridores, a la búsqueda de la ruta oriental de las Indias que todos, excepto él, habían olvidado.

3. El cuarto viaje

Colón dirigió a los Reyes la propuesta del cuarto viaje quince días después de la salida de Ovando. La autorización fue concedida el 14 de abril de 1502. Con una pequeña flota de cuatro navíos en total, menos de 250 toneladas, hay que situar la última expedición en las dimensiones heroicas del primer viaje. Los preparativos comenzaron en Sevilla el 3 de abril y terminaron en Cádiz el 9 de mayo. Este último viaje fue el más largo, veintiséis meses, del 9 de mayo de 1502 al 7 de noviembre de 1504. Fue también el de las ocasiones perdidas [207]. Colón dejó escapar por poco el contacto con el imperio maya cuando, al llegar a la isla Bonacca y al cabo de Honduras, giró al Este, en lugar de hacerlo al Oeste. Por poco también no realizó el descubrimiento del Pacífico, cuando corrió a lo largo de casi toda la costa atlántica de América central, del cabo Honduras al golfo de Darién. Pasó a lo largo de la futura Castilla del Oro (Veragua) sin sospechar las riquezas que encerraba. Sin embargo, este cuarto viaje aportó al conocimiento del Mediterráneo americano casi tanto como los tres primeros, y mucho más que todos los viajes menores de Hojeda [208], Peralonso Niño y Rodrigo de Bastidas a la costa de las Perlas.

Aparte Colón, la empresa de los primeros años se había limitado a la explotación privada de los indios de Santo Domingo y al trueque, a menudo violento, de las perlas a lo largo de la costa de tierra

firme. Las Indias anteriores al cuarto viaje se limitaban de hecho a la base de La Española. Isabela, el mediocre lugar de la costa Norte, fue abandonado en provecho de Santo Domingo, la gran rada al Sur, y a la contraescarpa de la costa de tierra firme. El cuarto viaje iniciado más al Oeste fue un decisivo cambio espacial [209]. Sin embargo, no sería Colón quien sacase las consecuencias de ello. Cuando llegó a Sanlúcar [210] el 7 de noviembre de 1504, el Almirante era un hombre acabado. La muerte de Isabel [211], el 26 de noviembre, le asestó un último golpe. Llegó hasta la Corte, afectado ya por la arteritis —enfermedad de las largas veladas en pie, de la navegación a la estima—. Firmó su última voluntad el 19 de mayo y murió cristianamente en Valladolid el 20 de mayo de 1506.

El 20 de mayo de 1506 se volvía una página, cuyo giro comenzara seis o siete años antes: la página del puro descubrimiento.

NOTAS DEL CAPÍTULO IV

1. Cf. más abajo, págs. 174-175.
2. S. E. MORISON, *Admiral of the Ocean Sea* [212], y *Journals and other Documents* [90].
3. *Cristoforo Colombo, documenti e prove della sua appartenanza a Genova* [541].
4. Cf. más arriba, pág. 38.
5. S. E. MORISON, *Journals* [90], pág. 5.
6. MARIANNE MAHN-LOT, *Colomb* [580], pág. 8.
7. *Life of the Admiral...*, ed. BENJAMIN KEEN [88].
8. Según MAHN-LOT [580], pág. 10.
9. R. MENÉNDEZ PIDAL, *La lengua de Cristóbal Colón*, Madrid, 1940.
10. S. E. MORISON, *Christopher Colombus, Mariner* [587], pág. 36, cree en una cultura de autodidacta adquirida en Portugal, cuando escribe: *He had very little formal schooling, spoke the genoese dialect which was almost unintelligible to others Italians, and never learned to read and write until he went to Portugal.*
11. Ningún retrato auténtico le fue hecho en vida.
12. Sobre todo esto existen pocos documentos. Algunas confidencias veladas. recogidas, al final de su vida, cuando había llegado a la celebridad, por amigos ávidos de instruirse.
13. Cf. más arriba, pág. 38.
14. Cf. más arriba, pág. 52.
15. S. E. MORISON dice muy bien (*Mariner* [587], pág. 39): «El océano tenía la reputación de ser demasiado vasto, los vientos demasiado inciertos; los navíos no podían llevar los suficientes víveres para alimentar a sus tripulaciones durante largos meses, y los propios marinos habían adquirido profundo respeto por este oscuro y turbulento desierto, el Atlántico Norte, y no querían comprometerse en una empresa tal. Que fuera teóricamente posible de alcanzar el Oriente navegando rumbo al Este, todo hombre cultivado lo hubiera admitido, desde el momento en que todo hombre cultivado sabía que la tierra es una esfera, pero nadie había hecho nada para averiguar la teoría.»
16. Cf. más arriba, pág. 64.
17. Cf. más arriba, pág. 87.
18. En un volumen [626], y en una parte de los volúmenes de la historia

crítica de la gran empresa [628], H. VIGNAUD ha intentado en vano refutar la autenticidad de un documento —absolutamente indiscutible— pero cuya importancia no se debe exagerar. (Cf. S. E. MORISON, *Journals* [90], página 11.)

19. S. E. MORISON, *Admiral* [212].
20. Cf. más arriba, pág. 31.
21. S. E. MORISON, *Journals* [90], pág. 12.
22. S. E. MORISON, *Journals* [90], pág. 11.
23. S. E. MORISON, *Mariner* [587], pág. 45.
24. S. E. MORISON, *Mariner* [587], pág. 45.
25. *Ibíd.* [587], 90.
26. G. M. NUNN, *Geographical conceptions of Columbus* [592], N. Y., 1924.
27. Cf. más arriba, págs. 62-63.
28. S. E. MORISON, *Journals* [90], pág. 57, notas.
29. COLOMB, *Œuvres*, ed. CIORANESCU [91], pág. 62, y S. E. MORISON, *Journals* [90], pág. 81. «Partió de allí para Cuba porque por las señas que los indios le daban de la grandeza y del oro y perlas della, pensaba que era ella, conviene a saber, Cipango.»
30. S. E. MORISON, *Mariner* [587], págs. 46-47.
31. Se trata en realidad de un desfase regional. Se ha conservado una curiosa carta de un tal Hieronymus Müntzer a Juan II, fechada en Nuremberg, el 14 de julio de 1493, que, ignorando sin duda la tentativa de Colón, hace a Juan II una proposición análoga a la que había ya rechazado en 1484-1485.
32. Cf. pág. 115.
33. Cf. más arriba, pág. 89.
34. Cf. más arriba, págs. 92-93.
35. Cf. más abajo, pág. 283.
36. S. E. MORISON, *Admiral* [212], pág. 91.
37. Martín Behaim, de Nuremberg. Como Colón, se casó con una portuguesa; como él, viajó en la Carrera de La Mina. Tenía sobre la tierra, sobre Asia, sobre la posibilidad de un enlace directo Europa-Japón, ideas idénticas a las de Colón. Materializó sus datos sobre un globo terrestre famoso realizado en 1492 (cf. pág. 148, nota 49). Apoyándose en este globo, Hieronymus Müntzer dirigirá, el 14 de julio de 1493, a Juan II la curiosa carta que conocemos (S. E. MORISON, *Mariner* [587], pág. 53; *Journals* [90], págs. 15-16), para hacerle la misma proposición que Colón en 1485 y en 1488. Martín Behaim serviría a Humboldt [177] como pretexto para negar a Portugal el mérito de adelanto científico y técnico a la hora de los grandes descubrimientos. Sería igualmente injusto ignorar y olvidar al gran sabio alemán. Toda la Europa erudita estaba madura en el siglo XV para la gran aventura científica y técnica de la apertura planetaria. Pero en Portugal, esencialmente, en Castilla y en Italia del Norte, existían las estructuras capitalistas suficientes para llevar a cabo la empresa. Era allí tan sólo y no en otra parte, donde el Estado, esta potencia sin la cual nada de esta importancia puede hacerse, era capaz de comprender y de actuar en este camino de innovación.

38. Cf. más arriba, pág. 87.
39. Cf. más arriba, pág. 85.
40. Cf. más arriba, pág. 88.
41. El padre y el hijo llamaron, una noche, extenuados, a la puerta del convento. Los franciscanos recogieron al niño; educaron y criaron al huérfano, primer heredero de la capitulación de Santa Fe y futuro virrey de las Indias.
42. Podemos encontrar a través del *Journal* (cf. CIORANESCU [91], y SAMUEL E. MORISON [212]) las numerosas manifestaciones del misticismo de Colón: misticismo que le era propio, pero que tomaba, a menudo, un tono franciscano. Colón anunció algunos de los temas de la tradición franciscana en el Nuevo Mundo hasta Mendieta. Cf. JOHN LEDDY PELAN, *The millennial Kingdom* [190].
43. S. E. MORISON, *Mariner* [587], pág. 49.
44. Cf. más arriba, pág. 64.
45. Volvió, en cierta medida, a la hora de la Conquista. El Estado llevaba, de lejos, las riendas. Por otra parte, había demasiado por hacer, y por tomar, para que pudiera entrar en el detalle.
46. Le debemos el fondo antiguo de la famosa Biblioteca Colombina en Sevilla, una colección de 15 370 libros y manuscritos, una de las más hermosas del siglo XVI.
47. Fernando murió el 12 de julio de 1539. Como hombre de calidad, a pesar de su bastardía, fue inhumado en la catedral. La primera edición de la historia que compuso sobre el Almirante, su padre, apareció en Venecia en italiano, en 1571: *Historie del S. D. Fernando Colombo. Nelle quali s'ha particolare e vera relatione della vita, e de' fatti dell' Ammiraglio D. Cristoforo Colombo, suo padre...*, trad. de ULLOA [87]. Cf. *The life of the Admiral Christopher Colombus by his son Ferdinand...*, ed. BENJAMIN KEEN [88].
48. S. E. MORISON, *Mariner* [587], pág. 52.
49. Juan II recibía, ironía cruel, en el curso del año 1493, la carta de Hieronymus Müntzer fundada sobre la esfera de Behaim (S. E. MORISON, *Journals* [90], pág. 15-17). Recordemos que vio a Colón en marzo, al regreso del primer viaje.
50. Sea lo que fuere lo que se haya podido decir sobre el secreto portugués (cf. más abajo, pág. 216), el sentido del mensaje aportado por Dias no había podido escapar a Colón. Sus hermanos estaban en Lisboa en diciembre de 1488, y le tenían informado. La prisa que quemaba a Colón, al día siguiente del regreso de Dias, da una prueba pues, en cierta medida, de la poca eficacia del famoso secreto.
51. Es difícil saber la parte de esperanza directa que Colón podía tener, la esperanza de interesar realmente a los príncipes del Norte, y la parte de chantaje que llevaba consigo, sin duda, esta gestión: conmover a los miembros de la comisión Talavera para apresurar los trabajos.
52. S. E. MORISON, *Mariner* [587], pág. 53.
53. S. E. MORISON, *ibid.* [587], págs. 53-54, resume de la manera siguiente: «*The experts advised the Queen that the West-to-the Orient project*» «*rested on weak foundations*», «*that its attainment seemed*» «*uncertain and*

impossible to any educated person»; «that the proposed voyage to Asia would require three years time even if the ship could return, which they judged doubtful; that the ocean was infinitly larger than Columbus supposed and much of it unnavigable. And finally it was not likely that God would have allowed any unhabited lands of real value to be concealed from His people for so many centuries». Decididamente, a fines del siglo XV, en materia de conocimiento geográfico y de cosmografía, toda la España cultivada se alineaba sobre lo mejor.

54. S. E. MORISON, *Admiral*, I [212], pág. 146.
55. No se comprende nada fuera de la atmósfera de la toma de Granada, que ponía un final a 790 años de reconquista. Una exaltación que llevaba a creer en lo imposible.
56. Cf. más arriba, págs. 84-85.
57. Una nueva publicación de los *Pleitos Colombinos* en diez grandes volúmenes está en curso en la Escuela Hispanoamericana de Sevilla, bajo la dirección de ANTONIO MURO OREJÓN, con la colaboración de F. PÉREZ EMBID, J. A. CALDERÓN QUIJANO, F. MORALES PADRÓN y T. MARÍN MARTÍNEZ. El tomo VIII apareció en 1964 [86]; 1511-1512, 1515-1520, 1524-1526, 1534, 1535, 1536, 1537-1541, 1554, 1555-1563 son los principales momentos de este maratón procesal, que es, también, una gran suerte para la historia.
58. Los dos millones de maravedíes (cantidad modesta, que representa 95 Kg de plata fina) no fueron suministrados directamente por la Corona. «Los gastos necesarios para el equipo de las tres carabelas que pedía Colón fueron cubiertos sin dificultad. Santangel adelantó un millón a la Corona; el genovés proporcionó el otro millón gracias a los préstamos que le hicieron compatriotas de Sevilla y el banquero Berardi.»
59. S. E. MORISON, *Journals* [90], pág. 27.
60. Ningún texto (cf. más abajo, págs. 247 y ss.) ha despertado, como éste, la imaginación de los historiadores (cf. S. E. MORISON, *Journals* [90], pág. 26; *Admiral* [212], págs. 138-145; CECIL JANE, *Hakluyt Society*, II, LXV, Introducción [574], págs. C-CVI; H. VIGNAUD, *Histoire critique* [621], y ALTOLAGUIRRE, Estudio jurídico de las Capitulaciones y Privilegio, *B.R.A.H.*, XXXVIII (1901), págs. 279-293). La tesis crítica ha sacado argumento para limitar el alcance del viaje al descubrimiento de algunas islas e imaginar un viaje previo de reconocimiento. «Un poco de reflexión, sin embargo —escribe con humor S. E. MORISON—, sugerirá que Colón no tenía necesidad ni de carta, ni de contrato para encontrar "una ruta" sino tan sólo para poseer su control después del descubrimiento a través de una jurisdicción de almirantazgo y de los poderes de virrey sobre todas las tierras nuevas que podría descubrir incidentalmente.»
61. Cf. más abajo, pág. 178: «... porque ha descubierto y para el viaje que, con la ayuda de Dios, está a punto de llevar a cabo...».
62. S. E. MORISON, *Journals* [90], pág. 27.
63. MORISON, *ibid.* [90], añade: «... no hacen ninguna mención de una ruta de las Indias, a pesar de que haya positiva evidencia, por otra parte, de que era aquél su principal objeto...».
64. Excelente observación de S. E. MORISON, *ibid.* [90]; buena demostración

de J. PÉREZ DE TUDELA BUESO, en «Política de poblamiento y política de contratación de las Indias (1502-1505)», *R. I.*, 1955, números 61-62 [593] Para PÉREZ DE TUDELA BUESO, la primera política económica de Colón fue la factoría monopolística, sobre el modelo portugués.

65. S. E. MORISON, *Journals* [90], pág. 27, con su sentido de la fórmula, resume su pensamiento en estas palabras: «He (Colón) assumed (as Müntzer assumed...) that oriental potentates would be only too willing, like those of West Africa, to grant Spain sovereignly over outlying islands in order to reap advantages from a direct trade with Europe...»
66. Fue para conservar la ventaja de esta alianza, incluso después de ser rechazado por la familia de su mujer muerta, por lo que no se casó con su amante, Beatriz Enríquez, la madre de Fernando (cf. más arriba, página 108).
67. La fórmula se tomó de las cartas de donación portuguesas. No debe dársele un sentido demasiado preciso, ya que pertenece al estilo jurídico que busca por redundancia cubrir lo imprevisible.
68. Alonso Enríquez era el tío del rey. La jurisdicción del gran almirante de Castilla se ejercía, en especial, en los mares entre Castilla y las islas Canarias. Enríquez había logrado establecer un derecho de 30 % *ad valorem* sobre el tráfico con las Canarias.
69. S. E. MORISON, *Journals* [90], pág. 29.
70. *Ibíd.* [90], pág. 30. Prueba, entre mil, que Colón se marchaba al Asia oriental.
71. S. E. MORISON, *Journals* [90], págs. 31-36. La orden a la comunidad de Palos de poner a la disposición de Cristóbal Colón dos «carabelas armadas» en razón de un castigo antiguo por grave desobediencia. El derecho suspendía las persecuciones en favor de los que se enrolasen en la expedición. La orden de proporcionar avituallamiento al más justo precio y una exención general de impuestos. De todos estos textos, el segundo es el que suscita más interés. Por haberlo entendido mal y separado de su contexto —es tradicional en una expedición de descubrimiento, simple garantía para el capitán y un medio de evitar interminables conflictos de jurisdicción— se ha pretendido que la tripulación de Colón había estado compuesta, a falta de algo mejor, de carne de horca. Alice Gould ha demostrado que tan sólo cuatro compañeros de Colón se beneficiaron del derecho, a pesar de que no fueran sino pequeños criminales (habían ayudado a un camarada a sustraerse a los rigores de la cárcel).
72. P. CHAUNU, *Séville*, t. VIII, 313, pág. 91.
73. En aplicación de la orden del 31 de marzo de 1492. Pertenece, con el mismo título que las Capitulaciones de Santa Fe, al arranque místico de un final de Reconquista.
74. Cf. P. CHAUNU, «Nueva Clío», 26 *bis*.
75. ANTONIO MURO OREJÓN, FLORENTINO PÉREZ EMBID y FRANCISCO MORALES PADRÓN, en primera página del tomo VIII de la nueva edición en curso de los *Pleitos Colombinos* [86] (págs. XXIV-XXV), resumen muy bien la lección que se desprende de un conjunto imponente de testimonios. «Pinzón empujó al pueblo a subir a bordo, yendo él el primero, entusiasmado con la idea, y probablemente atraído por las ganancias y promesas de Colón.

Nadie hacía caso de Colón, nadie le atendía, nadie creía en aquel extranjero; pero tan pronto los tres hermanos apadrinaron el plan, muchos se decidieron.» Sobre el terreno, Colón abandonóse a algunas promesas precipitadas, que se volverían, en 1532, contra sus herederos. En 1532, Alonso Gallego pretendería recordar haber oído a Colón decir a su compañero: «Señor Martín Alonso Pinzón: vamos a este viaje, que si salimos con él y Dios nos descubre la tierra, yo os pometo por la Corona Real partir con vos como con un hermano». Testimonio confirmado por el del Regidor de Huelva, Francisco Medel.

76. CARL O. SAUER, *The Early Spanish Main* [604], pág. 18.
77. Cf. más abajo, págs. 212-214.
78. Cf. más arriba, pág. 89.
79. Su lista está perfectamente establecida gracias a ALICE GOULD, cf. S. E. MORISON, *Admiral* [212], I, págs. 190-192; 39 a bordo de la *Santa María* en la que iba el propio Colón; 26 en la *Pinta*; 22 en la *Niña*. Un *converso* que sabía el árabe, Luis de Torres, pero ningún soldado, ni sacerdote tampoco. Únicamente marinos. Se contaba con descubrir, y a diferencia de Bartolomeu Dias, el exacto contemporáneo que acabada de alcanzar el Cabo de Buena Esperanza, se esperaba evitar un largo viaje en los límites máximos, como el de Dias, de las posibilidades de la época.
80. MORISON, *Journals* [90], pág. 49.
81. Corregir la traducción de CIORANESCU (COLOMB, *Œuvres* [91], pág. 29), por la otra, más precisa, de S. E. MORISON, *Journals* [90], pág. 50: «Saltó o desencajóse de sus hebillas el gobernario de la carabela *Pinta*, donde iba Martín Alonso Pinzón». Se pensó en una malevolencia. Se sospechó de Gómez Rascón y Cristóbal Quintero, el propietario de la *Pinta*, descontento de esta requisición.

   Este incidente es tres veces significativo. Hace aparecer primeramente la perfecta adaptación de la carabela a su tarea. Aminorando un poco la marcha, la *Pinta* alcanzó, sin demasiados esfuerzos, la escala reparadora de las Canarias. Subraya, indirectamente, el tiempo record de la travesía. El incidente del timón hizo perder quince días a Colón. Sin él, el primer viaje se hubiera llevado a cabo en un tiempo parecido al de los records de los siglos futuros. ¡Para los que denigraron a Colón! El incidente de la carabela, finalmente, llevó a Colón a rendir un homenaje merecido a Pinzón, el último antes de su desavenencia y la muerte del más brillante y del más inquietante de los compañeros de la gran empresa: «Vídose allí el Almirante en gran turbación por no poder ayudar a la dicha carabela sin su peligro, y dice que alguna pena perdía con saber que Martín Alonso Pinzón era persona esforzada y de buen ingenio. En fin, anduvieron entre día y noche, 29 leguas».
82. SAMUEL ELIOT MORISON, profesor en Harvard, almirante de reserva, compañero de F. D. R. Roosevelt, artífice de la victoria estadounidense en el Pacífico, historiógrafo de la marina, coautor de la mejor historia de los EE. UU., es, también, el hombre que, sobre la maqueta de la expedición de Harvard, reconstruyó, con el diario en la mano, los viajes de Colón en 1939-1940.

La edición del monumental *Journals and other Documents on the Life and Voyages of Christopher Columbus* [90], estaba preparada en 1941, al mismo tiempo que el incomparable *Admiral of the Ocean Sea* [212]. El ataque japonés contra Pearl Harbor retrasó en veintidós años su publicación.

Ningún historiador ha sabido penetrar de este modo en el alma de Colón. Era necesario para esta tarea un hombre que no fuera solamente estudioso, sino que tuviera con Colón alguna afinidad electiva. *The Admiral* y la traducción del *Journals* constituyen, en este momento, las dos cumbres objetivas de la historiografía de los descubrimientos.

Colón no escribió en su lengua materna, no era un hombre de estudio, sino de acción, al tiempo que místico y visionario. Pocas lenguas son tan difíciles como la suya, a fuerza de densidad. La traducción de Morison, y sus notas, dan al texto su verdadera dimensión.

Coloca el texto de Colón más allá de todas las convenciones, como una de las obras maestras de la literatura universal.

83. P. CHAUNU, *Séville* [313], t. VIII[1], pág. 94.

84. No se trata de minimizar el genio de Colón. Muy al contrario, ya que todo error de apreciación hubiera sido sancionado con la muerte. FERNÁNDEZ DE OVIEDO (*Historia* [71]) recuerda, todavía a la altura de los decenios diez y veinte del siglo XVI, el ejemplo de estos navegantes muertos en el golfo de México, de hambre, de sed, y por haber perdido la sangre fría, dando rodeos, puesto que no podían, al no saber apreciar la longitud, verificar su error y regresar en su singladura, hacia la escala indispensable.

85. P. CHAUNU, *Séville* [313], t. VIII[1], pág. 95.

86. Cf. más arriba, págs. 77-78.

87. H. y P. CHAUNU, *Séville* [312], y t. VI[1], pág. 177 *ter*, y cuadros 128A y 128B, págs. 320 y 321.

88. Para una demostración detallada y cifrada fragmento por fragmento, cf. P. CHAUNU, *Séville* [313], t. VIII[1], págs. 95-98.

89. Comprendemos que su autenticidad haya sido discutida contra toda evidencia por la hipercrítica. Ya que este preámbulo dice simplemente lo que la hipercrítica ha querido negar contra la razón y el buen sentido. Cf. más abajo, pág. 174.

90. A pesar de un error cronológico (CIORANESCU [91], pág. 28; S. E. MORISON [90], pág. 48), por otra parte revelador. En efecto, Colón estaba a la altura de la decisión. La decisión de aceptar la gran empresa, el decreto de expulsión del 30 de marzo, el contrato del 17 de abril revelan, sin duda, la atmósfera de acción de gracias de la toma de Granada, en enero, tal como dice Colón en una curiosa elipsis.

91. CIORANESCU [91], pág. 27: «En tierras de India y de un príncipe que es llamado Gran Can... como muchas veces él y sus antecesores habían enviado a Roma a pedir doctores en nuestra santa fe...».

92. *Navíos*, el término más general, que CIORANESCU [91], traduce de un modo erróneo por carabela; según MORISON [90], pág. 48, una «nao», la *Santa María*, una carabela de velas cuadradas, la *Pinta*, una carabela de velas latinas, la *Niña*, provista de un velamen cuadrado, más adecuado

para una navegación prevista con viento del lado de popa a Las Palmas.

93. Cf. nota 81.

94. Acerca de la estancia de Colón en las Canarias, existen muchas desafortunadas interpolaciones de Las Casas: la alusión a Tenerife, que no estaba todavía sometida; el cambiar el nombre de Beatriz por Inés.

95. Por otras fuentes sabemos (carta de Michele de Cuneo, 28 de octubre de 1495, *Journals* [91], pág. 210) que el sesudo Colón estuvo, por un momento, enamorado de este representante con faldas de la aristocracia canaria.

96. El incidente es interesante. Muestra el cambio psicológico en Portugal, esbozado en la carta de Juan II a Colón, el 20 de marzo de 1488, en la que le ruega regresar a Portugal. Sin embargo, existía una duda sobre una posibilidad de éxito, y era grave en el momento en que uno se sentía, en Lisboa, tan cerca del objetivo.

97. «Anduvo aquel día 15 leguas (15 no 19, MORISON corrige la lectura de Navarrete por Las Casas...), y acordó contar menos de las que andaba, porque si el viaje era luengo no se espantase ni desmayase la gente.»

98. Se lamentaba, cuando el viento arreciaba, de sus timoneles. «Aquí gobernaban los marineros mal, porque iban una cuarta a la banda del Noroeste...» Error capital, en una navegación puramente a la estima.

99. CIORANESCU [91], pág. 35; MORISON, *Journals* [90], pág. 56.

100. A nivel de las tripulaciones, pero si la noción de los medios de regreso había estado claramente presente en el espíritu de los responsables, ¿cómo comprender que no lo hubieran explicado con claridad a las tripulaciones para tranquilizarlas?

101. CIORANESCU [91], pág. 37; MORISON [90], pág. 57. El texto del 25 de septiembre menciona un mapa que Colón había dibujado con la presencia de un archipiélago en el lugar dado por la estima.

102. CIORANESCU [91], pág. 37, 25 de septiembre de 1492. «... Que son 21 leguas, puesto que decía a la gente 13 leguas, porque siempre fingía a la gente que hacía poco camino porque no les pareciese largo. Por manera que escribió por dos caminos aquel viaje: el menor fue fingido y el mayor el verdadero.»

21-13... al mismo tiempo vemos el margen de error que puede hacer un marino medio, el margen de aventura de esta navegación casi a ciegas.

103. S. E. MORISON, *Journals* [90], pág. 61.

104. Lo que prueba, al mismo tiempo, de qué modo la geografía de Colón (cf. mapa 11, pág. 110) había acabado por impregnar a los que le rodeaban. Sorprendente poder de seducción.

105. LAS CASAS transcribe: «Esta noche dijo Martín Alonso que sería bien navegar a la cuarta del gueste a la parte del sudueste, por la isla de Cipango, que llevaba la carta que le mostró Cristóbal Colón; al cual no pareció que debían de mudar de derrota, porque si la erraban no pudieran tan presto tomar tierra, y que por esto era más seguro descubrir la tierra firme» ([67], I, pág. 194).

106. Los editores de los *Pleitos colombinos* [86] (pág. XXV), se limitan a hablar de malestar: «El *famoso* motín hay que reducirlo a un natural malestar, expresado sólo a bordo de la nao almirante.»

107. [86] *ibíd.*, pág. xxv: «... cuando Colón pulsó el malestar de sus tripulantes consultó a Martín Alonso, y éste le replicó rápidamente: "Señor, ahorque U. su media docena dellos e échelos a la mar..."».
108. Colón, traducción de Cioranescu [91], pág. 43.
109. Este juicio rápido de Colón podría parecer presuntuoso. En la traducción de Cioranescu, por otra parte, el fragmento es incomprensible ([91], pág. 45; [91], pág. 65). Hay que ceñirse al texto. Para Colón, está claro que no son ni cristianos, ni judíos, ni musulmanes. Lo que importa es que no son musulmanes. Existe, pues, una presunción razonable de una conversión fácil y rápida.
110. Lo haría el 14 de octubre. Serían sus primeros intérpretes. Naturalmente, no volverían a ver nunca su isla, puesto que Colón no regresó jamás a Guanahaní. Las Bahamas ya no recibirían a más europeos antes de las incursiones devastadoras, veinte años más tarde, de Ponce de León. Las Casas ha reprochado a Colón (a pesar de los lazos que unían su familia al partido del Almirante) esta manera desleal de actuar.
111. Un viaje más hacia el sur, y por lo tanto más fácil, y los 87 hombres abordaron el frente caribe de las Pequeñas Antillas. La expedición, desarmada, podía acabar bajo una descarga de flechas envenenadas de *indios flecheros.*
112. S. E. Morison, *Journals* [90], pág. 31.
113. El diario destinado a la reina guarda silencio a este respecto. Es necesario, pues, referirse a otras fuentes más tardías y a la dura realidad de una tripulación enferma, con toda verosimilitud, de sífilis, sobre el camino de regreso. Más anodino el primer encuentro con lo que Morison llama graciosamente «My lady nicotine», *Admiral*, I [212], pág. 392.
114. *Journals* [90], pág. 99.
115. *Journal*, traducción de Cioranescu [97], pág. 84.
116. Colón precisa de este modo la malevolencia: Su carabela estaba «a la vista del Almirante, y había hasta él 16 millas. Anduvo el Almirante toda la vuelta a tierra, e hizo tomar algunas de las velas y tener farol toda la noche, porque le pareció que (Pinzón) venía hacia él. Y la noche era muy clara y el ventecillo bueno para venir a él si quisiera.» La tesis del fraude fue admitida por los Reyes Católicos, que se negaron a recibir a Pinzón a su regreso. Tan sólo en el momento del proceso se intentaría, sin gran convicción, lavar a Pinzón de esta acusación capital. Su desobediencia hubiera podido costar la vida a todos y provocar un fracaso.
117. *Journal*, traducción de Cioranescu [91], pág. 89. Martes, 27 de noviembre: «viniendo así... halló una grande población, la mayor que hasta hoy haya hallado, y vio venir infinita gente a la ribera de mar dando grandes voces, todos desnudos, con sus azagayas en la mano. Deseó hablar con ellos y amainó las velas y surgió...» Envío de tres hombres con algunos regalos. Sin embargo, los indígenas dejaban ver por su actitud que no estaban dispuestos a dejarlos desembarcar y que se disponían a ofrecerles resistencia. Pero cuando vieron que las barcas se aproximaban a la orilla y que no tenían miedo de ellos, huyeron todos hacia el interior. No se pudo tomar contacto.

118. S. E. MORISON, *Admiral* [212], I, pág. 380; *Journal* [90], pág. 120.
119. De hecho, sin duda, cerca de tres millones, según la evaluación de Las Casas al que CARL O. SAUER, *Spanish Main* [604], págs. 60 y ss., acaba de hacer justicia definitivamente. Cf. más abajo, pág. 187.
120. S. E. MORISON, *Journals* [90], pág. 123, n. 3.
121. *Journal*, traducción de CIORANESCU [91], pág. 111.
122. Cf. más arriba, págs. 67-68.
123. Los arawaks (cf. más arriba, págs. 123 y ss.; cf. S. SAUER, *Spanish Main* [604], págs. 60-61) no conocían en realidad ni la metalurgia más elemental, la del oro. Sin embargo, sabían recoger y batir el oro nativo; utilizaban, también, aleaciones de oro, llamadas *guañín*, que quizás habían obtenido por intercambios con poblaciones del Sur. En su famosa carta de 1494, el doctor Diego Álvarez Chanca, el médico de la segunda expedición, debía anotar que apreciaban el oro no por su valor, sino en razón únicamente de su apariencia agradable.
124. *Journal*, CIORANESCU [91], pág. 113.
125. El tema de la riqueza de la isla Española hundió sus raíces en Colón. Encuentra su expresión literaria perfecta bajo la pluma de OVIEDO, en la *Historia Natural* [71].
126. En Cuba, en la actual provincia de Oriente en zona caribe (cf. más arriba, página 125).
127. Apoximadamente 10 sobre 87.
128. *Journal*, CIORANESCU [91], pág. 13: «El cual (el rey indio), como lo supo (el naufragio de la *Santa María*), dicen que lloró, y envió toda su gente de la villa con canoas muy grandes y muchas a descargar todo lo de la nao. Y así se hizo y se descargó todo lo de las cubiertas en muy breve espacio: tanto fue el gran aviamiento y diligencia que aquel rey dio. Y él con su persona, sus hermanos y parientes, estaban poniendo diligencia así en la nao como en la guarda de lo que se sacaba a tierra, para que todo estuviese a muy buen recaudo. De cuando en cuando enviaba uno de sus parientes al Almirante, llorando a lo consolar, diciendo que no recibiese pena ni enojo, que él le daría cuanto tuviese. Certifica el Almirante a los Reyes que en ninguna parte de Castilla tan buen recaudo en todas las cosas se pudiera poner sin faltar una agujeta. Él con todo el pueblo lloraban tanto. Son gente de amor y sin codicia.» El 26 de diciembre de 1492 nació, quizás, el buen salvaje... «Son convenible para todas las cosas, que certifico a Vuestras Altezas que en el mundo creo que no hay mejor gente ni mejor tierra. *Ellos aman a sus prójimos como a sí mismos*, y tienen una habla la más dulce del mundo y mansa, y siempre risa. Ellos andan desnudos, hombres y mujeres, como sus madres los parieron. Mas crean Vuestras Altezas que entre sí tienen costumbres muy buenas, y el rey muy maravilloso estado, de una cierta manera tan continente que es placer de verlo todo, y la memoria que tienen, y todo quieren ver y preguntan qué es y para qué.»
129. El 26 de diciembre, a fin de obtener cascabeles, aquellos *chuq chuq* que les entusiasmaban —«están en puntos de tornar locos por ellos»— los indios traían sorprendentes cantidades de oro. (*Journal*, CIORANESCU, [91], página 132).

«Después de haber visto ésto, y partiéndose estas canoas que eran de los otros lugares, llamaron al Almirante y le rogaron que les mandase guardar un cascabel hasta otro día, porque él traería cuatro pedazos de oro tan grandes como la mano —en este momento se plantearon los principios de la desposesión de una sociedad tradicional—. Holgó el Almirante al oír esto, y después un marinero que venía de tierra dijo al Almirante que era cosa maravillosa las piezas de oro que los cristianos que estaban en tierra resgataban por nada: por una agujeta daban pedazos que serían más de dos castellanos, y que entonces no era nada al respecto de los que sería dende a un mes. El rey se holgó mucho con ver al Almirante alegre y entendió que deseaba mucho oro y díjole por señas que él sabía cerca de allí adonde había de ello muy mucho en grande suma... en especial que lo había en Cipango a que ellos llamaban Civao, en tanto grado que ellos no lo tienen en nada, y que lo traería allí, aunque en aquella isla Española, a quien llaman Bohio y en aquella provincia de Caribata lo había muy mucho más.»

130. *Journal*, CIORANESCU [91], pág. 125, y *Journals* [90] MORISON, pág. 155.

131. «Notó en la gente que comenzó a entristecerse por desviarse del camino derecho, por la mucha agua que hacían las dos carabelas.» «... El no se podía detener por el peligro del agua que cogían las dos carabelas...»

132. Podemos afirmar de todos modos que la búsqueda del menor esfuerzo le llevó a la asimilación razonada de la *Volta* portuguesa. Para convencerse de ello, recordemos el regreso de 1496. Una vez más, a la altura de la Guadalupe, permanecían algún tiempo batiendo contra el viento en espera, en esta latitud, de un imposible viento de Oeste persistente.

133. *Journal*, CIORANESCU [91], 14-2-1493, pág. 164.

134. [91], *ibíd.*, pág. 167.

135. ¡Y más engaños! *Ibíd.*, pág. 168: «... fingió haber andado más camino por desatinar a los pilotos y marineros que carteaban, por quedar él señor de aquella derrota de las Indias, como de hecho queda, porque ninguno de todos ellos traía su camino cierto, por lo cual ninguno pudo estar seguro de su derrota para las Indias.»

136. [91], *ibíd.*, pág. 169.

137. [91], *ibíd.*, pág. 172. En el curso de estas dificultades, Colón dio pruebas de calma, de dignidad, firmeza y diplomacia.

138. Subsiste una duda acerca del nivel exacto de la agresión portuguesa. Colón pensaba que venía de muy alto (*ibíd.*, pág. 172): El Almirante supo por los prisioneros puestos en libertad «que si tomaran al Almirante nunca lo dejarían libre, porque dijo el capitán que el Rey su Señor se lo había así mandado.»

139. [91], *ibíd.*, págs. 174-175.

140. Los habitantes de Cascaes los habían creído perdidos [91], *ibíd.*, pág. 175, «estuvieron toda aquella mañana haciendo plegarias por ellos».

141. Colón temió asimismo, a 35 km de Lisboa, alguna acción de bandidaje (límites y debilidad del Estado), [91], *ibíd.*, pág. 175: «... le mandase dar lugar para ir con su carabela a la ciudad de Lisboa, porque algunos ruines, pensando que traía mucho oro, estando en puerto tan despoblado, se pusiesen a cometer alguna ruindad.»

142. Colón tuvo una entrevista con un tal Bartolomé Dias que MORISON piensa que puede ser el Grande (*Journals* [90], pág. 175), mientras que CIORANESCU no lo cree así. La hipótesis de Morison parece la más admisible.
143. *Journal*, CIORANESCU [91], *ibíd*., pág. 177.
144. Dio comienzo la dura negociación que concluyó con el compromiso de Tordesillas.
145. LAS CASAS, *Historia*, lib. I, cap. 74 [67], [68] (citado por CIORANESCU [91], pág. 425), insiste con más fuerza sobre el despecho del Príncipe Perfecto. Cuenta una anécdota que se narraba en las Indias en la época de la juventud de Colón... la de los indios y del mapa hecho en presencia de Juan II y por su petición, con habas. «No dice aqui'el Almirante, ... que blevase consigo, algunos indios... —¡Oh! hombre de mal cognoscimiento! y ¿por qué dejaste de la mano empresa de tan grande importancia?», exclamó Juan II. LAS CASAS, MILLARES [67], t. I, págs. 324-325.
146. *Journal*, CIORANESCU [91], pág. 179.
147. LAS CASAS, *Historia*, I, cap. 75 (ed. MILLARES, t. I, pág. 327 [67]: «Fue recibido en Palos con grande procesión y regocijo de toda la villa, dando todos inmensas gracias a Dios, porque hazaña tan señalada y obra tan egregia había concluido con la gente de aquella villa.»
148. LAS CASAS, *Historia*, I, cap. 75 [67], pág. 327: «Martín Alonso Pinzón fue a parar con la otra su carabela a Bayona de Galicia; bien es de creer que padeció los terribles golpes de las tormentas... y, porque en breves días murió, no me ocurrió más que dél pudiese decir.»
149. *Journal*, CIORANESCU [91], pág. 179.
150. LAS CASAS, *Historia* [67], I, cap. 75, págs. 327 y ss.
151. LAS CASAS, *Historia* [67], I, págs. 332 y ss.: «... que fueron siete los que le habían quedado de los trabajos pasados, porque los demás se le habían muerto, los cuales yo vide entonces en Sevilla...»
152. S. E. MORISON, *Journals* [90], págs. 180-187.
153. La difusión de la noticia fue completa, en Italia, ya desde el verano de 1493, mucho más lenta al Norte de los Alpes y de los Pirineos. Esta diferencia de ritmos demuestra la unidad profunda del Mundo mediterráneo. La primera redacción de la bula *Inter Coetera* es del 3 de mayo de 1493. Desde Roma se difundiría, a través de Italia, primero, España y Portugal. La penetración fue mucho más lenta al Norte. La crónica de Nuremberg impresa el 12 de junio de 1493 no señala la noticia. Su existencia no puede ser probada en Inglaterra antes de 1496. S. E. MORISON, *Admiral* [212], págs. 32 y ss. Este Atlántico era en realidad, desde un principio, un Atlántico de mediterráneos.
154. Este deseo fue formulado por los propios Reyes en su carta entusiasta del 30 de marzo de 1493. «D. Cristóbal Colón, nuestro Almirante de la mar Océana e visorrey y gobernador de las islas que se han descubierto en las Indias (confirmación implícita de las Capitulaciones de Santa Fe, antes de la Confirmación solemne, en Barcelona, el 28 de mayo de 1493) «porque, como vedes, el verano es entrado, y no se pase el tiempo para la ida allá, ved si algo se puede aderezar en Sevilla o en otras partes para vuestra tornada a la tierra que habéis hallado...» LAS CASAS, *Historia*, I, capítulo 77 [67], t. I, pág. 331.

155. [67], *ibíd.*, I, pág. 333.
156. Tratado de Alcaçovas-Toledo (1480-1481), cf. más arriba la bula *Aeterni Patris* del 21 de junio de 1481, pág. 155.
157. Cf. más arriba, págs. 88-89; LAS CASAS [67], I, pág. 324.
158. F. PÉREZ EMBID, *Descubrimientos* [148], págs. 217 y ss.
159. [147] *ibíd.*, pág. 217.
160. Por sus errores de determinación astronómica (42° y 34° de latitud Norte, cf. más arriba, pág. 125), Colón garantizaba su conquista contra la interpretación a la portuguesa del tratado de Alcaçovas-Toledo y de la bula *Aeterni Patris.* Podríamos sentirnos tentados de suponer que Colón, excelente marino, finalmente al corriente de las técnicas portuguesas, se equivocó voluntariamente para dar a su descubrimiento un suplemento de garantía y apartar la eventual competencia de otros descubridores sobre la ruta occidental. Las latitudes obtenidas por mediciones astronómicas —Colón las expuso en sus conversaciones del 9 y del 10 de marzo con Juan II— habrían contribuido a bloquear la reivindicación.
161. F. PÉREZ EMBID, *Descubrimientos* [148], pág. 219, hace resaltar con razón: «Es evidente que el Océano hacia el Oeste no entra para nada en el texto de los tratados de Alcaçovas. Es por ello que cuando los navíos de Palos conducidos por Cristóbal Colón abren el camino del Oeste, no violan ni el espíritu ni siquiera la letra de los tratados.»
162. Cf. el informe negativo en S. E. MORISON, *Portuguese Voyages* [588].
163. M. GIMÉNEZ FERNÁNDEZ [555], [555 *bis*], [555 *ter*].
164. Cf. más arriba, págs. 77-78.
165. Los negociadores portugueses habían hecho resaltar las exigencias técnicas de la navegación (imposible en un margen tan estrecho como el definido en Roma, menos de 500 Km al Oeste de los archipiélagos portugueses, describir el lazo de la *Volta* de la navegación africana).
166. Esta cláusula de reserva aplicada a las tierras que Colón hubiera podido descubrir, durante su segundo viaje, que seguirían siendo españolas más allá de las 250 leguas, debía caer por sí misma.
167. No hemos conservado para el segundo viaje una fuente tan maravillosamente auténtica, directa y completa como el diario de a bordo. Sin embargo, las fuentes no faltan (cf. S. E. MORISON, *Journals* [90], págs. 197 y siguientes).

a) La memoria de Colón a los soberanos (abril de 1493) fija las intenciones. Son todavía las de la factoría monopolística sobre el modelo genovés o portugués con un lugar más amplio dado a la explotación controlada del oro por parte de los indígenas.

b) Las Instrucciones de los Reyes a Colón, del 29 de mayo de 1493, el más antiguo bosquejo, si queremos, de la ley de las Indias.

c) Pieza capital, la carta de Michele de Cuneo, del 28 de octubre de 1495. Cuneo, noble genovés originario de Savona, unido a los Colón, participó con Hojeda en la exploración del interior de Santo Domingo. La carta estaba dirigida a Hieronymo Annari; el original se ha perdido y se conoce por una copia de 1511. El texto está en italiano literario mezclado con algunos provincialismos genoveses.

d) Segunda fuente italiana, la carta latina *Ad sapientissimum Mariam*

Sforzam de Nicolò Syllacio, del 13 de diciembre de 1494. Nicolò Syllacio, siciliano encargado de curso en la Universidad de Pavía, había recibido informaciones de su amigo Guillermo Coma de Aragón, compañero del segundo viaje. La fuente es indirecta y también da testimonio de la presencia italiana en los inicios de la empresa india.

e) El relato más extenso del viaje de retorno de 1496 es el de HERNÁN COLÓN en vida del Almirante [87], traducción del fragmento anotado por S. E. MORISON [90], págs. 246-251.

Entre las fuentes secundarias, citemos con MORISON [90]:

f) La crónica de ANDRÉS BERNÁLDEZ, *Historia de los Reyes Católicos* (capítulos 123-131).

g) La carta del doctor Diego Álvarez Chanca, médico de la expedición.

h) El *De Orbe Novo Decades* de PEDRO MÁRTIR DE ANGLERÍA. Se apoya casi exclusivamente sobre Cuneo y Syllacio.

i) Un conjunto de cartas de italianos residentes en España en *Raccolta* III, I [84], págs. 166-168, y H. HARRISSE, *Colomb* [570], II, 69-78.

j) El *Sneyd Codex*, resumen no publicado del *Libretto de Tutta la Navigatione* de ANGELO TRIVICIANO (sospechoso).

k) El memorándum de Torres del 31 de enero de 1494.

l) El mapamundi de Juan de la Cosa.

m) El mapa de La Española, llamado mapa de Bolonia, de 1516.

168. PIERRE CHAUNU, *L'Amerique et les Ameriques* [528], pág. 66.

169. CARL O. SAUER, *The early Spanish Main* [604].

170. Para una discusión de conjunto de estos problemas, cf. «Nueva Clío», número 26 *bis*.

171. Entre los fracasos citemos el de la Isabela. S. E. MORISON (*Admiral* [212], t. II, pág. 101) escribe a su respecto: *Isabella was the first of these unfortunate choices and the most excusable, since nobody abord the Castillan fleet had any experience in colonization.*

172. Colón conservó con él los barcos más pequeños y, especialmente, las carabelas de fondo plano para la exploración de las costas al abrigo de los bajos fondos: la *María-Galante*, la *Gallega*, la *Niña*, el *San Juan* y la *Cordera*.

173. Sabemos poco. Únicamente informes sacados de la fuente *i* (nota 167, más arriba), las cartas de mercaderes italianos residentes en Sevilla y en Cádiz.

174. Es conveniente leer a LAS CASAS, *Historia*, lib. I, cap. 92 [67], I, págs. 376 y ss. Los víveres han sufrido a bordo, se conservan mal los alimentos europeos en la tibieza húmeda del clima tropical. Estos colonos de las primeras horas han sido elegidos según un criterio social: demasiados gentilhombres, no bastantes artesanos. Será necesario pedirles que trabajen con sus propias manos, «porque de la gente de trabajo y los oficiales mecánicos, los más estaban enfermos y flacos y hambrientos y podían poco, por faltarles las fuerzas, era necesario que también ayudasen los hidalgos y gente del palacio», y LAS CASAS añade con una cruel lucidez: «A los unos y a los otros se les hacía a par de muerte ir a trabajar con sus manos».

A todos estos gentilhombres llegados para recoger el oro a manos llenas, que nunca sufrieran hambre, los vemos afrontar ([67], *ibíd.*, t. I,

pág. 378) el hambre, la sed, la enfermedad «y ... muchos dellos eran nobles y criados en regalos y ... no se habían visto en angustias semejantes y, por ventura, que no había pasado por ellos en toda su vida un día malo...» la falta de costumbre, el pueblo sabe sufrir, «por lo cual, la menor de las penas que padecían les era intolerable», «morían muchos con grande impaciencia y, a lo que se teme, totalmente desesperados». Varios decenios más tarde, se evitaba el lugar de la Isabela, defendido por los espectros nacidos del recuerdo de los horribles sufrimientos de los que murieron sin esperanza. LAS CASAS ha contado algunas de las leyendas que corrían en su época «públicamente... entre la gente común al menos».

175. Entre mediados y últimos del siglo XV, el movimiento de repoblación progresó de un modo decisivo.

176. LAS CASAS, *Historia*, lib. I, cap 105 [67], págs. 416 y ss.: «Anduvo el Almirante por gran parte de toda la isla, haciendo guerra cruel a todos los reyes y pueblos que no le venían a obedecer, nueve o diez meses», según una fuente que Las Casas ha tenido bajo los ojos y que se ha perdido ahora, «y como él mismo en cartas diversas que escribió a los reyes y a otras personas dice».

177. LAS CASAS [67], *ibíd.*, pág. 147: «Impuso el Almirante a todos los vecinos de la provincia de Cibao y a los de la Vega Real, y a todos los cercanos a las minas, todos los de 14 años para arriba, de tres en tres meses, un cascabel de los de Flandes, digo el hueco del cascabel, lleno de oro». El disco de latón marcado con una muesca, que cada indio debía llevar al cuello, era el signo distintivo del tributo pagado. Y para los indios alejados de la mina, el algodón: «Toda la otra gente no vecina de las minas contribuyese con una arroba de algodón cada persona».

178. [67], *ibíd.*, pág. 417-418. Ahora bien, LAS CASAS ya se había dado cuenta, «los indios desta isla no tenían industria ni artificio alguno para coger el oro en los ríos y tierra», de no ser sus manos vacías. Con los medios de que disponen, diez años no son suficientes para producir el tributo exigido para tres meses. Guarionex (*ibíd.*, pág. 418), «señor de la gran vega», propuso en vano al Almirante suministrar, a cambio, toda la cantidad de mandioca que pudiera desear, «que si quería que hiciese un conuco, que era labranza de pan..., que él lo haría con su gente».

179. Cf. más abajo, pág. 187, y «Nueva Clío», 26 *bis*.

180. LAS CASAS, *Historia*, lib. I, cap. 104 [67], pág. 416: «Que dieron los caballos por una parte, y los lebreles por otra, y todos, siguiendo y matando, hicieron tal estrago que en breve fue Dios servido, tuviesen los nuestros tal victoria, que siendo muchos muertos y otros presos y destruidos, etc.» Y LAS CASAS añade con su implacable y trágica ironía: «Cierto no fue Dios servido de tan execrable injusticia».

181. [67], *ibíd.*, pág. 414.

182. [67], *ibíd.*, pág. 419.

183. Decepción por las pequeñas entregas de oro, contrapropaganda de los excluidos y regresos desanimados. Regresaban desencajados, con la boca llena de los fracasos de la Isabela.

184. En primer lugar, la falta total de medios financieros de la Corona, y S. E. MORISON dice graciosamente (*Mariner* [587], pág. 156): ... *and*

nobody except the jail-birds would engage for Hispaniola without advance pay.

185. Las fuentes: Las Casas, que ha conservado amplios extractos del *Diario* [67] (lib. I, caps. 127-146), la *Historia* [87], de Hernán Colón y dos cartas del propio Colón, una a los Reyes del 18 de octubre de 1498, una a doña Juana de Torres, de octubre de 1500, cf. S. E. Morison, *Journal* [90], págs. 257-302.

186. La. Casas [67], lib. I, cap. 130, t. II, 7-8: «Y dice que allí (viernes, 13 días de julio), le desamparó el viento y entró en tanto calor y ardor y tan vehemente, que temió que los navíos se le encendieran y la gente pereciera» ... «no había persona que osase a entrar abajo de cubierta, el trigo ardía ... los tocinos y la carne salada se asaban y podrecían...» Dios, felizmente, envía bajo forma de lluvia algún alivio. Luego, de nuevo el atroz suplicio, el 19, «hizo tan grande e intenso calor, que pensaron arderse los hombres con los navíos...».

187. [67], *ibíd.*, t. II, pág. 9.

188. La carta de Colón a los Reyes tiene fecha del 18 de octubre de 1498.

189. Armando Melón y Ruiz de Gordejuela, *Historia de América*, t. VI [110].

190. Américo Vespucio, nacido en Florencia en 1454, muerto en Sevilla en 1512. Sabemos cómo el florentino se atribuyó el descubrimiento del continente americano durante un viaje imaginario que sitúa en 1497, un poco antes del tercer viaje de Colón. Vespucio ha encontrado, recientemente (Roberto Leviller, *América la bien llamada* [577]), un abogado bien intencionado pero poco convincente.

Vespucio publicó el relato de estos «descubrimientos» en Florencia, primero, en italiano, 1506-1507, en las *Lettera di Amerigo Vespucci delle isole novamente ritrovate in suoi viaggi*, dedicados al gonfaloniero Pietro Soderini, y sobre todo, en una traducción en mediocre latín (en Saint-Dié, en 1507, dedicado al duque de Lorena, René I; *Quatuor Americi Vespucci navigationes*). La edición de Saint-Dié va acompañada de una notable introducción cosmográfica de Martin Hylacomylus Waltzemüller. Sabemos de qué modo la proposición de Waltzemüller de designar al Nuevo Mundo con el nombre de Américo Vespucio acabó por triunfar. La mejor refutación de las pretensiones ridículas de Vespucio está contenida en la *Historia* de Las Casas [67]. Su no publicación antes del año 1875 explica el éxito de las mentiras de Vespucio.

191. Cf. más arriba, pág. 147.

192. M. Giménez Fernández, *Las Casas*, I y II [559, 560].

193. Las Casas, *Historia* [67], lib. I, cap. 163, t. II, pág. 114.

194. [67], t. II, pág. 115.

195. El Almirante en su informe había dejado abierta la alternativa: «y decía en sus cartas que era isla y con duda (o alguna creencia) que era tierra firme» ([67], t. II, pág. 114).

196. [67], *ibíd.*, t. II, pág. 115: «El obispo se la dio firmada de su nombre y no de los reyes... no dando parte a los reyes dello, porque como el año de 95 el Almirante se había quejado a los Reyes...».

197. [67], *ibíd.*, t. II, pág. 115, 1499 y no 1497 «como Américo dice usurpando la gloria y honra que al Almirante pertenecía...».
198. [67], *ibíd.*, t. II, pág. 115.
199. [67], *ibíd.*, II, pág. 145-146.
200. Punto de partida, según LAS CASAS, de muchas violencias.
201. MARIO GÓNGORA, *Los grupos de Conquistadores en Tierra Firme (1509-1530)* [561].
202. En la cúspide, pues, del aparato judicial.
203. Cf. más abajo, págs. 294-295.
204. De octubre a octubre de 1500, menos de un mes.
205. S. E. MORISON, *Journals* [90], págs. 289-298.
206. Cf. la carta a Juana de Torres.
207. S. E. MORISON, *Journals* [90], pág. 307.
208. A él se debe la explotación de las costas, desde la Margarita en la bahía de Maracaibo, más o menos, hasta Cartagena.
209. Nadie, desde el segundo viaje de Colón en 1494, había tenido la curiosidad, como anota con razón S. E. MORISON, de regresar a Jamaica, ni a Cuba.
210. Conocemos la composición de las tripulaciones nominalmente, hombre por hombre, de los cuatro navíos, la *Santa María* (carabela capitana), el *Santiago*, de Palos, de sobrenombre *Bermudo* según el nombre de su dueño, un Bermúdez, carabela de 60 toneladas, el *Santo* de sobrenombre *El Gallego*, carabela gallega, y el *Vizcaíno*, una carabela de 50 toneladas (cf. NAVARRETE, *Viajes* [66], t. I, y S. E. MORISON, *Journals* [90], páginas 314-320).

Una mayoría de andaluces, una mortalidad bastante fuerte, dos genoveses, entre ellos un gran nombre, Bartolomé de Fresco, o sea, Bartolomeo Fieschi, capitán de la carabela vizcaína.

Salida de Cádiz el 9 de mayo de 1502, la expedición dio una vuelta por el presidio portugués de Arzila, en Marruecos, el 13 de mayo, en donde los moros acababan de levantar el sitio: simbólico y último encuentro con la cruzada. Después de la escala obligatoria en las Canarias, del 20 al 25 de mayo de 1512, la travesía se efectuó en 26 días (25 mayo-15 junio) sobre el camino del segundo viaje de las Canarias a la Martinica.

La carta real del 14 de marzo de 1502 prohibía a Colón la escala en Santo Domingo. Colón, sin embargo, puso rumbo a La Española. Llegó allí el 29 de junio, a tiempo para encontrar desplegada sin protección la gigantesca *armada* de Ovando. Los acontecimientos son bien conocidos. Colón, humildemente, pidió autorización para cambiar uno de sus navíos. Ovando, el *comendador* de Lares (cf. LAS CASAS, lib. II, cap. 5 [67], t. II, pág. 255, y HERNÁN COLÓN, MORISON, *Journals* [90], pág. 322), con altivez, le negó incluso la entrada en el puerto. Colón se refugió a 16 leguas de allí, en Puerto Hermoso, después de haber hecho llegar al *comendador* el precioso consejo de buscar un abrigo para sus navíos, ante la inminencia de un huracán. Colón, el navegante de la estima, con una sola experiencia, había reconocido los signos precursores. El consejo no fue admitido y se hizo burla de él. El 30 de junio, el huracán estalló, 20 navíos entre 30 zozobraron con cuerpos y bienes «... desde a treinta o

cuarenta horas vino tan extraña tempestad y tan brava, que muchos años había que hombre ... habían experimentado. Perecieron con ella las 20 velas o naos sin que hombre, chico ni grande dellas escapase ni vivo ni muerto se hallase». LAS CASAS [67], pág. 223. Precio de un difícil conocimiento de cielos nuevos y de la Tierra. Un golpe terrible para la joven colonia vacilante. Triunfante pero amarga justicia hecha al hombre viejo injustamente escarnecido.

El 14 de julio, Colón abandonó Jacqmel; reconoció la costa Sur de Jamaica, tocó Cuba (24-27 julio). De allí un salto a tierra nueva. Estaba en Bonacca, a la altura del cabo de Honduras, el 30 de julio de 1502. Volviendo la espalda sin saberlo al rico dominio maya, Colón descendió hacia el Sur y el Este, la costa atlántica de América central. Del 2 al 9 de noviembre de 1502 estaba en el lugar, más tarde célebre, de Puerto Belo; del 10 al 23 de noviembre, en Nombre de Dios, a 70 km, sin saberlo del Océano Pacífico. Sin embargo, dedicó el invierno de 1502-1503 a una exploración metódica de las orillas de Veragua. El 16 y el 23 de abril debió abandonar dos carabelas, la *Gallega* y la *Vizcaína*. En mayo, rumbo de nuevo hacia Jamaica y Cuba.

En 1504, el motín, signo del agotamiento de los hombres, le obligó a regresar.

211. LAS CASAS, *Historia* [67], II, pág. 324: «Llegado el Almirante a Sevilla, para que sus adversidades recibiesen el colmo que más le podía entristear y amargar en la vida, supo luego cómo la reina doña Isabel... era fallecida...; ningún dolor, ningún trabajo, ninguna pérdida, ni perder la misma vida le pudo venir, que mayor aflicción, tristeza, dolor, llanto y luto le causara que oír tales nuevas...». Y LAS CASAS opone, una vez más, a la generosa comprensión de Isabel la hostilidad congénita y obcecada de Fernando.

SEGUNDA PARTE

DEBATES ENTRE HISTORIADORES Y DIRECTRICES PARA LA INVESTIGACIÓN

Hasta aquí, los hechos: el esquema de lo indiscutible. Lo indiscutible, no lo indiscutido. Volver una y otra vez sobre el campo trillado, a veces inútilmente, es cosa habitual en este terreno apasionado de la historia. La línea de certidumbres que hemos intentado presentar no pretende englobar todas las convicciones. La objetividad no podría excluir la elección. La discusión está abierta. Vamos a intentar centrarla en lo que realmente constituye el problema.

Capítulo Primero

Los grandes descubrimientos. Esbozo de una problemática

La lectura de las grandes bibliografías [1] —las periódicas o las acumulativas— reserva sorpresas. Es bueno, metodológicamente, dejarse interpelar. Ayer sobre todo, hoy todavía, los grandes descubrimientos constituyen, para la historiografía europea occidental, un campo privilegiado de publicaciones si no de investigaciones. Después de casi dos siglos de trabajo histórico, se impone una reflexión previa sobre la historia de esta historia.

1. Historia y representación

La palabra descubrimiento [2] aplicada a la extensión del *orbe* [3] mediterráneo fue usada por los humanistas de la segunda mitad del siglo XV, bajo el impulso del infante Enrique el Navegante.

1. La historia de una palabra

Recordemos una carta de Poggio dirigida al sabio de Sagres, donde en beneficio de su corresponsal comparaba la obra del infante a la del gran Alejandro [4]: «Gracias a sus victorias, Alejandro de Macedonia recorrió el mundo entero, pero en aquellas provincias y lugares adonde llegó, muchos otros habían ido en tiempos anteriores, mientras que tu coraje te ha llevado a lugares del mundo en donde parece que nadie ha penetrado antes que tú». Descubrir es ante todo ensanchar los límites del mundo mediterráneo (véase también el discurso de obediencia de Juan II al papa Alejandro VI, pronunciado en Roma, en 1493, por don Fernando de Almeida) [5]; pero es también

«rechazar el caos», ampliar los conocimientos; disipar, pues, en sentido propio y figurado, las brumas del Mar Tenebroso, es decir, a la altura de la costa Sur de Marruecos, ese pedazo de Atlántico siempre bañado por las brumas subidas de las aguas frías de la corriente de las Canarias. De allí, antes de 1433, antes de la hazaña de Gil Eanes, vencedor del cabo Bojador, nadie había regresado por mar. He ahí en 1489, bajo la pluma de Ángel Policiano [6], el más lejano arquetipo, tal vez, del famoso verso de José María de Heredia: «... ¿Qué has hecho además... o nuestro rey [Juan II] de descubrir otras tierras, otro mar, otros mundos y finalmente otros astros, sino hacerlos salir de las tinieblas eternas, y yo diría del antiguo caos, para llevarlos a la luz común...?». «...del fondo del océano, estrellas nuevas». *Descobrimento... mandar o descobrimento*, dice corrientemente Duarte Pacheco [7]. Los archivos de Indias, en Sevilla, son ricos, para los primeros años del siglo XVI: cartas, proyectos, planos de «descubrimiento».

2. La historia de una imagen

Otra vez los humanistas y el cambio de los años 1450. Véase el hermoso y considerable trabajo de Luis de Matos sobre la *literatura latina de los descubrimientos* [8]. «La enorme curiosidad [9] del hombre del Renacimiento por el descubrimiento de nuevos mundos es un hecho indiscutible... Hubo una verdadera pasión por los países de ultramar.» Esto está pronto dicho [10]. «Se procuraban falsas autorizaciones si era necesario [11] con tal de tomar sitio a bordo de los navíos que salían para el Lejano Oriente...» «Los que no abandonarían nunca Europa —escribe también Luis de Matos [12]—, seguirían siempre al acecho con respecto a los nuevos mundos. El alemán Jerónimo Müntzer continuó su viaje hasta Lisboa, atraído por lo que había sabido en Nuremberg con respecto a la exploración del África occidental...» «Los nuevos mundos [13] se convertían de este modo en tema de conversación en toda Europa desde mediados del siglo XV... Damião de Goes, en Friburgo, hablaba detenidamente con Erasmo refiriéndose al preste Juan y a su religión.» En Dánzig, el obispo sueco Juan Magnus..., el futuro cardenal Pietro Bambo..., Oviedo, Ramusio, Anglería, Andrés de Resende, Conrad Goelenius, y pronto los grandes, Melanchton y Tomás Moro se alinearon en el cuadro de honor de los interesados por el descubrimiento.

Ciertamente, pero no perdamos el buen sentido. Ante todo, esta pasión fue relativamente tardía, data de la encrucijada de los siglos XV-XVI, cuando Colón y Gama expusieron la amplitud de la realización. Especialmente, lo que la erudición literaria deja bien sen-

tado, con Matos, es el interés del pequeño mundo de los humanistas: el descubrimiento, si se quiere, en el cuadro de mandos de la Europa latina.

Una geografía de las primeras impresiones no necesita verdaderamente ningún comentario. Italia iba en cabeza, antes aún que Portugal, Castilla y los reinos de la corona de Aragón; la Alemania latina seguía al pie de las rutas alpestres; Francia e Inglaterra llegaron mucho más tarde. Nada decisivo hubo para ellos antes de mediados del siglo XVI. La máquina de Gutenberg, al servicio de la difusión de una literatura exótica, en latín, es un hecho que no debe despreciarse. Las primeras ediciones daban lugar siempre a reimpresiones [14]. Desde el epicentro, a menudo italiano, folletos y libros se difundían, de reimpresión en reimpresión, a través de la Europa latina que hemos definido: Roma, Venecia, Florencia [15], Milán, Vicenza, Colonia, Augsburgo, Munich, Nuremberg, Viena, Estrasburgo y también Londres y París, Lyon, Amberes, Lovaina y Basilea, sin citar lo que se publicaba en la Península ibérica. El *Mundus Novus*, atribuido a Vespucio, se publicó en París. Publicado por vez primera en Saint-Dié, en los Vosgos, la *Cosmographiae Introductio* se imprimió cuatro veces en 1507, después en 1510 en Estrasburgo, y finalmente recogida «más tarde en las diferentes ediciones basilienses y parisienses del *Novus Orbis* de Simon Gryneus... 1532, 1537 y 1555».

Pero no debemos engañarnos. La literatura en latín del descubrimiento no podría ir mucho más allá del círculo relativamente restringido de los medios humanistas. La literatura en lengua vulgar vino después, en forma, ante todo, de traducciones [16]. Recordemos las décadas de Anglería, el *Mundus Novus*. El italiano iba en cabeza de las primeras difusiones en lengua vulgar. En Vicenza, en 1507, los *Paesi nuovamente ritrovati* del humanista Fracanzio de Montalboddo. Dejemos los principios del siglo XVI; vayamos a Francia. Es suficiente abrir el admirable repertorio de Geoffroy Atkinson [17]. De 1481 a 1610, el repertorio de libros que tratan de la geografía de países extraeuropeos comprende 524 títulos [18]; 125 consagrados a las tierras nuevas, 399 al Mediterráneo, a Tartaria y al Oriente tradicional. A los 399 títulos corresponden las mayores tiradas, la más amplia difusión. De hecho, antes de 1550 no hay prácticamente nada sobre las tierras nuevas. Sin contar algunos puntos privilegiados del descubrimiento del negocio, de la banca y de la navegación: Lisboa, Sevilla, Génova y el cuadrilátero toscano, Amberes y el pie de los Alpes de la Alemania italiana, el «descubrimiento» en el sentido más amplio interesó sólo a una minoría. Era una preocupación secundaria para la estrecha élite de la Europa humanista.

3. El cambio tardío del exotismo

El cambio del exotismo, la promoción de los nuevos mundos en el orden de las representaciones y de los pensamientos se produjo un siglo más tarde, en la encrucijada de los siglos XVII y XVIII, en el momento de la crisis de conciencia europea, cuando los hurones del barón de Lahontan vulgarizaron el mito absurdo del Buen Salvaje. En el umbral del siglo de las Luces, el Buen Salvaje dio la mano al sabio egipcio, al ingenuo persa, al siamés y al chino: *Sanctc Confuci, ora pro nobis,* para amueblar la tienda de baratijas del Oriente filosófico. No nos llamemos a equívoco; este exotismo de pacotilla no marca todavía la entera promoción de los nuevos mundos en el pensamiento europeo. Estos nuevos mundos eran pretextos que querían enmascarar las querellas puramente europeas.

2. La historia de una historia

Louis Dermigny ha dibujado, con mucho acierto, las imágenes sucesivas de China en el pensamiento francés del siglo XVIII [19]. Una bibliografía, incluso reducida, agrupa fácilmente una cincuentena de títulos [20] para el siglo XVIII. La situación de América ocupó en seguida un lugar privilegiado. Desde los primeros decenios del siglo XVI, tomó cuerpo una historiografía de las Indias. En España fue conducida por la ardiente polémica que oponía a los defensores de los intereses de los colonos, el campo polimorfo de los teólogos juristas, al que pertenece, a pesar de la originalidad de sus posiciones, la gran figura y la gran obra de Las Casas. Pero ni la escuela lascasiana ni el Oriente filosófico están en el punto de partida de la historia de los descubrimientos.

1. La historiografía de los descubrimientos en la encrucijada de los siglos XVIII y XIX

La historia es romántica; implica, más simplemente, una toma de conciencia del tiempo. Por ello no adquirió todas sus dimensiones hasta principios del siglo XIX. La invasión «romántica» de la dimensión temporal, la evaluación de un pasado accesible, que ya no era forzosamente la lejana y tradicional edad del oro, se produjeron lógicamente después de que la filosofía empezara a reivindicar la autonomía del tiempo, después de que el pensamiento europeo tuviera la necesidad de moverse en él a sus anchas; estos cambios fueron, pues, contemporáneos de Kant († 1804) y de Hegel († 1831). Esta necesidad

constructiva de la historia se apoyó sobre un instrumento constituido fuera de él: la erudición crítica. Nacida en el siglo XV con Laurent Valla, alcanzó un punto de perfección, que ya no podrá ser superado, con los bolandistas del siglo XVII y, más tarde, con los benedictinos mauristas de la primera mitad del siglo XVIII.

La apasionada historia de la explosión planetaria del siglo XV, de la Cristiandad latina mediterránea a escala del mundo, constituyóse en la primera mitad del siglo XIX. El tiempo no ha borrado, todavía hoy, las huellas profundas que recibiera en los días de su bautismo. Digamos, para simplificar, que nació con los notables trabajos de Alejandro de Humboldt [21], de Fernández de Navarrete [22], del vizconde de Santarem [23] y de Varnhagem [24].

Esto implica necesariamente dos consecuencias: un *europeocentrismo*, sin complejo y sin límites; una estrecha *relación de dependencia* con la *problemática* durante mucho tiempo *tradicional del Renacimiento,* que acaba de tomar forma bajo la pluma de Michelet en los alrededores de 1855, y de Jacob Burckardt, hacia 1860. Para la historiografía del siglo XIX, los grandes descubrimientos, la ampliación del mundo que llevan consigo forman parte del activo decisivo del Renacimiento. Introducen, con la transformación de la sensibilidad, la primacía de lo individual sobre lo colectivo. Los Estados territoriales sobre la nebulosa Cristiandad, el regreso a la Antigüedad y la aparición del espíritu científico, en la composición de un estereotipo satisfactorio y robusto. Del mismo modo que el Renacimiento italiano tomó sus primeras cartas de nobleza con Petrarca (1301-1374), el Renacimiento ibérico, en su modalidad de descubrimiento geográfico, se apoyó en la toma de Ceuta (1415) y en la noble figura de Enrique el Navegante († 1460). Más tarde, en una preocupación, por una vez fecunda, de italianismo, se privilegiaría la expedición desafortunada y misteriosa de Vivaldi (1291). Ligada a la imagen de un Renacimiento en ruptura con la Edad Media, la historia de los grandes descubrimientos se inscribirá, pues, en una problemática de la mutación, de la innovación, de la solución dramática de continuidad. Téngase en cuenta, sobre este punto, que la problemática del siglo XIX iba ligada a una toma de conciencia antigua. Hundía sus raíces hasta la época del Renacimiento, hasta la carta de Gargantúa a Pantagruel en 1532 [25]. Era infinitamente más verídica en Italia que en otra parte. De lo que Italia tomó conciencia en los fuegos del *Quattrocento,* fue de haber sido relativamente respetada por el cataclismo del siglo XIV, de ver deslizarse hacia ella el centro de gravedad de la Cristiandád latina situado durante mucho tiempo más al Norte y más al Oeste, en alguna parte próxima al Sena entre el Loira y el Rhin. Muy pronto. He ahí a Fernández de Oviedo [26], he

ahí a Mendieta [27], el humanismo proesclavista y la mística franciscana puestas de acuerdo para celebrar el cambio americano de la historia. Antes aún de su puesta en forma a principios del siglo XIX, la historiografía de los grandes descubrimientos se encontraba unida a la noción devoradora y discutible de Renacimiento, a una problemática unilateral de ruptura.

2. Europa y Estados

El europeocentrismo era total, sin complejo e inconsciente. Fue el descubrimiento de África y del océano Índico por Portugal, ayudado de algunos italianos; el descubrimiento de América por Cristóbal Colón, genovés al servicio de los Reyes Católicos; la conquista de América por Castilla. Portugueses o españoles, italianos y alemanes, franceses, holandeses e ingleses. Europa, el mundo, el sujeto, el complemento y el verbo *descubrir* en todos los modos y en todos los tiempos.

El enorme esfuerzo de la China de los Ming [28] cien años antes que Vasco da Gama en el cabo de las Tormentas, el dominio de la navegación en el océano Índico, gracias al monzón y a la ingeniosa utilización de la rosa azimutal sideral [29], y *a fortiori* la irradiación de los polinesios en el océano Pacífico [30], todo lo que, fuera de Europa, incluso fuera del tiempo privilegiado [31] del Renacimiento-Descubrimiento, pudiera ser hecho para ampliar un espacio humano de comunicaciones; en una palabra, todo lo que hace inteligible y valoriza el esfuerzo, en los siglos XIV y XV, del extremo Occidente latino; todo ello no tenía sitio, en una línea de pensamiento en donde los papeles de agentes y de actores estaban repartidos ya de una vez por todas [32].

Sólo contaba Europa que preveía, emprendía, actuaba y descubría. Europa era ella sola el mundo. El resto era objeto, objeto de su conocimiento. Hasta el punto de que propiamente hablando no existía para África, el Asia lejana y la América nueva, en esta perspectiva, entrada en la historia sino en la hora en que el europeo llegaba por la ruta marítima recién utilizada con su pabellón, sus mercancías, sus intenciones y sus pensamientos.

a) *La coyuntura Humboldt.* Así formulado, este análisis del contenido de la primera historiografía del descubrimiento es abusivo y simplificador. Jamás se eleva al nivel de Europa o de la Cristiandad. Permanece encerrado en el marco copiado (pero anacrónico para los siglos XIV y XV) de los Estados nacionales del siglo XIX. La historiografía de los grandes descubrimientos nació *en la primera mitad del siglo* XIX, en plena exasperación de las pasiones nacionales, en la hora

de la *descolonización política masiva de los primeros imperios*. Véase Alejandro Humboldt[33], padre de la geografía y, en cierta medida, de las ciencias humanas. Salido de un gran linaje de funcionarios prusianos, con una gota de sangre provenzal aportada por un antepasado hugonote, para nosotros es, ante todo, el autor, en cinco volúmenes y en francés, del *Examen critique de l'histoire et de la géographie du Nouveau Continent et des progrès de l'astronomie nautique dans les* XVe *et* XVIe *siècles*[34]. Para el historiador de América, es antes que todo el autor de los *Essais politiques*, del *Voyage aux Terres équinoxiales*. Este pionero es también final de una raza: el último de la línea de las grandes culturas enciclopédicas, de Aristóteles al barón de Humboldt, pasando por Pico Della Mirandola, Leonardo da Vinci y Leibniz. En la Alemania de Goethe y de Schiller, frecuentó la casa de los Mendelssohn, correspondió en hebreo con Henriette Herz, herborizó con Wildenow, aprendió geología, mineralogía, vulcanología con Werner y Leopoldo de Buch en Gotinga; inventó, junto a George Forster, el hijo de uno de los mejores compañeros de Cook, la necesidad y el sueño de las tierras equinocciales. He aquí por qué, destrozado, pero liberado por la muerte, en 1796, de una madre maravillosa y posesiva, entró al servicio del rey de España. El 5 de junio de 1799 se embarcó en La Coruña, desembarcó en Cumaná, recorrió América al lado del botánico francés Aimé Bonpland. El 3 de abril de 1803, después de una ausencia de cuatro años y diez meses, Alejandro de Humboldt y Bonpland desembarcaban en Burdeos. La primera edición del maravilloso *Essai politique sur le Royaume de la Nouvelle Espagne* fue dedicada, en París, el 8 de marzo de 1808, a su majestad católica Carlos IV, rey de España y de las Indias. Humboldt fue testigo lúcido y profético del derrumbamiento del Imperio español en las Indias.

Es necesario recordar cómo, desde sus primeros momentos, la historia de los grandes descubrimientos se encuentra íntimamente mezclada a los disturbios de principios del siglo XIX, o sea, al estruendo de una descolonización que en modo alguno ponía en tela de juicio el dominio de Europa en el mundo, que no era más que una transferencia de dominación. En tal acta de nacimiento inscribe su lanzamiento la historiografía de los descubrimientos. Y asimismo su carácter apologético y defensivo.

Los dos imperios más viejos se derrumbaron. En la América hispánica y en Brasil[35], la dominación política tutelar de España y de Portugal fue sustituida por la dominación económica colectiva de Europa. En el momento en que el pensamiento crítico del siglo XVIII se cebaba con gusto en las modalidades hispánicas ejemplares de la civilización tradicional, en el momento en que la corriente liberal y los

intereses comerciales incitaban a Inglaterra y a Francia a tomar más o menos abiertamente el partido de los jóvenes poderes criollos de América, España y Portugal se sintieron a la vez expoliadas y denigradas.

b) *Los problemas historiográficos de Portugal.* He ahí a Santarem y Varnhagen; veamos el toque apologético, un poco más discreto, de Fernández de Navarrete: devolver a Portugal y a España el derecho a su pasado. Aquellos historiadores que sacaron a la luz para sus patrias ibéricas el recuerdo oculto de la gran obra llevada a cabo, eran contemporáneos de los Szechenyi, los Gaj, los Chafarik, los Kollar y los Palacky. Reivindicaban el derecho imprescriptible a un legítimo orgullo. De ahí el lugar desempeñado en estas primeras gestiones por una revaluación crítica de la obra de Américo Vespucio. He ahí, pues, a Varnhagem y sobre todo a Santarem [36], cuyos títulos son todo un programa. Y Vespucio, ese florentino charlatán al servicio de España, ¿acaso no fue un medio de enmascarar, en los orígenes del descubrimiento del mundo por Europa y para ella, la gran obra portuguesa? La historiografía portuguesa, a la que la historia de los grandes descubrimientos debe tanto, no ha abandonado nunca totalmente el tono ni la línea apologética adoptada al principio. En la cumbre de la hipercrítica positivista, Joaquim Bensaúde es el contemporáneo de Henry Vignaud [37], que destrozó a Colón con una rabia de iconoclasta, de Guignebert, de Seignobos, y de Langlois. El enemigo de los pioneros portugueses de la construcción historiográfica de los grandes descubrimientos es Vespucio, y en una medida inferior, Colón, ese favorecido de la fortuna, que se suele oponer a la recompensa metódica e inteligentemente recibida por Enrique el Navegante. El enemingo de Bensaúde es Martín Behaim. El problema se ha desplazado. El descubrimiento, la explosión del mundo se encuentran en adelante unidos a la adquisición, a la difusión y al dominio de cierto número de conocimientos y de técnicas científicas. Los historiadores de principios del siglo XX prestaron poca atención al navío, pero privilegiaron la astronomía y el arte náutico.

Alrededor de Behaim, desde Humboldt, una pretensión que halaga a la Europa dominante —o sea la Europa septentrional— es recogida por todos: atribuir los progresos decisivos de la navegación astronómica a los trabajos y a las investigaciones de los sabios del Norte. Behaim fue el soporte de ello, al que, por ignorancia más o menos voluntaria, se atribuye el enorme esfuerzo realizado en la cuenca occidental del Mediterráneo y madurado en el seno de la escuela de Sagres, en el Algarve y después en Lisboa. Devolver a los navegantes portugueses el mérito de una navegación astronómica, cuyo origen se sitúa demasiado pronto en el siglo XV, y en ruptura de continuidad

demasiado sensible con el pasado mediterráneo, ése es, entre otros, el mérito de Joaquim Bensaúde [38]. Los más grandes historiadores portugueses del descubrimiento de ayer y de hoy, Armando Cortesão, Jaime Cortesão, el almirante Gago Coutinho, Damião Peres, el comandante Teixeira da Mota, Vitorino Magalhães Godinho [39], cualesquiera que sean su filosofía y su escuela [40], permanecen en esta línea, por lo demás fecunda, de una justa reivindicación nacional retrospectiva. Una única excepción: Duarte Leite, medio inglés, el hipercrítico cientificista y positivista [41].

c) *Una historia siempre escrita conforme al presente.* Es necesario recordar que la historia de los descubrimientos fue escrita en tres etapas. Ante todo, en la Península ibérica, bajo el choque de la mutilación de los años 20 del siglo XIX; a continuación, a partir de 1870, en toda Europa, en la ardiente exasperación de las pasiones nacionales; finalmente, en el momento de la euforia (decenios 1880 y 1890) del reparto de África, en una época en que el derecho se fundaba en la anterioridad del descubrimiento seguido de una ocupación continua.

He aquí por qué la historiografía europea, aparte de Portugal y de España, se hunde tan alegremente en la vía nacionalista que tomó desde un principio. La erudición alemana dilata más o menos conscientemente el papel de Martín Behaim. Del lado francés, se ha subrayado el papel de los nacionales, grupos o individuos, normandos, rocheleses, marselleses. El frente común de la exaltación del nacionalismo histórico-retrospectivo no excluye en modo alguno las querellas provinciales de los patriotismos de campanario. Veamos, a propósito de las Canarias, las discusiones alrededor de Béthencourt [42] y de La Salle. A pesar de todo, Gabriel Gravier [43] y Pierre Margry [44] son buenos eruditos de la cuestión. Pese a sus preocupaciones, han hecho un trabajo útil. Gravier escribía poco después de la guerra de 1870 y Margry en pleno reparto de África.

¿Es todavía preciso evocar la pretendida anterioridad francesa sobre las costas de Guinea [45]? Sus raíces son antiguas. Son contemporáneas de un incipiente interés por las factorías de Senegal. El vizconde de Santarém abrió en 1841 una polémica que terminó con ventaja para él [46]. Esto no impidió a Avezac [47], Margry [48], Gaffarel [49] que discutieran sin esperanzas de convencer. Charles de La Roncière [50], en 1925, hizo justicia, por el contrario, a Santarém después de ochenta años de fábula histórico-patriótica. En 1925, es verdad, nadie discutía la amplia dominación francesa sobre las costas occidentales de África. Raymond Mauny [51], en nuestros días, cita todavía a Avezac, Margry, Gaffarel..., sus fábulas, para apartarlos con una fase. ¡Tradición de escuela!

Esto en cuanto a la leyenda, pero ¡cuánta pasión alrededor de Ango, de Parmentier, de los viajes de Verrazano (para limitarnos a principios del siglo XVI)! Antes de las recientes puntualizaciones de Charles André Julien [52] y de Michel Mollat [53], ¿acaso no se ha exagerado una serie de episodios a la vez importantes y secundarios? La desmitificación no empezó sino después del segundo tercio del siglo XX. Como testimonio, los honrados trabajos del abad Anthiaume [54], vibrantes de patriotismo normando.

d) *Los legados del pasado en la historiografía actual: Europa en primer término.* Ya no estamos en la época de Anthiaume, menos todavía en la de Margry y de Varnhagen. ¿Quiere ello decir que se ha vuelto la página? El hecho de que el gran Jaime Cortesão, en 1960, al final de su vida, haya dejado subsistir, en una hermosa obra, *Os descobrimentos Portugueses* [55], algunos tics de escritura, carece de importancia. Que la tesis del secreto, que permite imaginar siempre un descubrimiento un cuarto de siglo antes de toda atestiguación en los textos, sea mantenida y reforzada en esta gran obra, es un poco más grave. Sería demasiado cómodo, inútil y cruel rebuscar a sabiendas en cualquier página de los grandes libros que a partir de 1948 [56] alimentan nuestra ciencia, los vestigios menos deseables de una tradición de inútiles embrollos. La verdadera dificultad está en otra parte. La historia, en el siglo XIX, se escribió en el marco nacional. La lengua, la clasificación de los archivos, la ordenación de las bibliotecas, todo sustentaba, facilitaba todavía una historia fundida en el molde nacional, una historia desarticulada de la expansión. Después de las Italias rivales de Venecia y de Génova... Portugal, España, deberíamos decir las Españas, Inglaterra, Holanda y Francia: siete o diez Europas artificialmente cerradas según las exigencias anacrónicas de las ópticas nacionales del siglo XIX.

La noción de Europa confundida con excesiva facilidad con la antitética de Cristiandad, la noción de una obra común realizada conjuntamente de ensanchamiento del horizonte antiguo del Mediterráneo, se imponen a la investigación histórica de los decenios 30 y 40 del siglo XX. Citemos a Ballesteros [57], Morison [58]; la historia colectiva de los grandes descubrimientos de L. M. Parias [59], los puntos de vista que se afianzan de Halphen y Sagnac [60] en la *Histoire générale des Civilisations* [61]; veamos finalmente el magnífico esfuerzo de síntesis de Vitorino Magalhães Godinho [62]. Gracias a éste, la expansión portuguesa se ha convertido en el capítulo mejor integrado de la expansión europea, desde sus primeras obras [63], 1943-1944, hasta sus recientes estudios, 1958-1963.

La expansión portuguesa será pues, en adelante, el capítulo primero, en el sentido pleno, profundamente enclavado, de la expansión

europea. Y esto en razón de un profundo cambio temático. La historia de la expansión ha podido ceñirse, muy pronto, a las ambiciones de la historia total. Desde un principio, Humboldt incluyó en su objetivo las ciencias y las técnicas. El *Examen critique de l'histoire et de la géographie du Nouveau Continent et des progrès de l'astronomie nautique dans les* XVe *et* XVIe *siècles*, con este hermoso título que es todo un programa, desgranó sus cinco volúmenes de 1831 a 1839. Con Kunstman, Sprumer y Thomas [64], con Kretschmer [65], Marcel [66], Nordenskjöld [67], Fischer [68], Denucé [69], Armando Cortesão [70], Teixeira da Mota [71], y tantos otros, la historia de los descubrimientos se ha apoyado en un estudio sistemático de las cartas antiguas. Hasta cierto punto, la historia de las ciencias ha nacido, en el siglo XIX, de las necesidades y de los progresos de la historia de los grandes descubrimientos [72]. Esta marcha hacia adelante no se llevó a cabo sin arrepentimientos. Después del estudio científico de las técnicas y de los medios, obligó, pese a los límites iniciales, a levantar la vista por encima de la línea azul idealizada de las fronteras anacrónicas; pasó como mínimo a un marco europeo. Los historiadores del siglo XIX de los Estados se inclinaron de nuevo sobre las gestiones psicológicas de los príncipes, la maduración de los largos proyectos atribuidos después de los hechos a los sabios que conduce al acontecimiento. Recientemente, en buenos libros [73], llenos de rigor y de recta erudición, la expansión francesa se desarrolla alegremente al ras de las decisiones individuales de los aventureros y de los príncipes, sin que el espacio, la economía, los medios, las necesidades, las técnicas y las ciencias tengan derecho de ciudadanía en la atmósfera etérea de los buenos sentimientos [74].

Estos retornos hacia atrás —tipo: la abundante bibliografía a propósito de la toma de Ceuta, en 1415 [75]— no impiden que la historia de los descubrimientos se desarrolle, cada día, en unión más estrecha con *la historia de las ciencias y las técnicas*. ¿Es preciso recordar lo que debe, desde 1957, a los coloquios internacionales de historia marítima [76], gracias a las iniciativas de la VI sección de la École Pratique des Hautes Études y de Michel Mollat? El coloquio de Lisboa (14-16 de septiembre de 1960), que marcó un hito, tuvo la mejor de sus aportaciones en el equipo fiel de los historiadores de las ciencias [77]. La historia de los grandes descubrimientos ha posibilitado las primeras experiencias de historia experimental. Admiremos las maquetas sucesivas de las carabelas de Cristóbal Colón, desde 1892-1893 hasta el viaje experimental, en 1940, del equipo de Harvard, bajo la dirección de un gran hombre de mar, el que sería el almirante Samuel Eliot Morison [78]. Esta historia apasionante y apasionada ha tenido medios a la medida de las pasiones que ha suscitado.

Sin embargo, me parece que la última adquisición de la historia de los grandes descubrimientos hay que situarla en otro terreno. Naturalmente, se beneficia, en primer lugar, de los progresos fulgurantes de la historia de las ciencias y de las técnicas, a la que está íntimamente ligada: una historia confederadora, por naturaleza, como el espíritu humano al que rinde homenaje. Pero la historia de los grandes descubrimientos toma lo mejor de su nueva problemática de lo que se ha convenido en llamar la «historia geográfica»: es decir, lo que debe a la obra maestra, y sin embargo marginal, de Fernand Braudel [79].

3. Una puerta abierta al porvenir: la historia geográfica

¿Habría que decir la geohistoria? [80] La palabra cómoda se adapta bastante bien a la mente semántica de nuestra época. La historia geográfica es hoy el lugar privilegiado de un diálogo entre la geografía y la historia, en el seno de una investigación en el orden de las ciencias humanas: investigación interdisciplinaria, puesto que en las fronteras, en la onda de choque de los acercamientos insólitos, brota la innovación y, por lo tanto, el descubrimiento.

La historia geográfica es, esencialmente, un momento del desarrollo historiográfico [81]. Lo que le debe la historia geográfica de los grandes descubrimientos es fácil apreciarlo. Vitorino Magalhães Godinho, Jacques Heers, Frédéric Mauro, el autor de estas líneas... y muchos otros, que han trabajado desde hace veinte años en un replanteamiento de la problemática de los grandes descubrimientos, mucho deben a la obra y a la enseñanza geohistórica de Fernand Braudel. Lo que significó aquel momento sólo se comprende en el seno de una historia de la historia. Olvidemos, pues, por un instante, lo que tiende a ser hoy día: el utensilio proveedor de las series de las ciencias del hombre, la servidora politécnica e imperialista que sabe interrogar y, por lo tanto, descifrar el sentido real de los testimonios del pasado.

A principios del siglo XX, la historia «positivista» había alcanzado, como otros conocimientos humanos, la ilusión de una cúspide. El instrumento crítico había sido llevado a un punto objetivo de perfección.

La historia de los grandes descubrimientos en la época positivista tuvo sus Guignebert, sus Langlois y sus Abel Lefranc. Se llamaban Harrisse y Vignaud [82]. Ahora bien, esta historia (utensilio casi perfecto de conocimiento del pasado) es una historia inútil, puesto que no tiene objetivo. Contemporánea del Parnaso, se pretendía, como él,

objeto y sujeto. Había permanecido próxima a lo que había sido en un principio: una crónica, no ya del príncipe, sino la crónica precisa del Estado. A nuestro nivel, fue la crónica meticulosa de las empresas, más allá de Europa, de las naciones y de los Estados. Una crónica que quería ser objetiva y total. Y sin embargo, jamás la historia fue menos objetiva. Jamás fue menos total.

La ruptura se sitúa a la altura de los años 30, con la construcción, frente a la historia positivista, de varios términos posibles con vistas a verdaderas alternativas. La historia geográfica es, evidentemente, en el campo de los grandes descubrimientos, el término privilegiado de la alternativa. La historia geográfica fue, en un principio, la aventura de un hombre, la elaboración de una obra: la política de Felipe II en el Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II [83]. Después de un largo eclipse, fue la doble promoción, en historia, del espacio y del tiempo. ¿Es espacio, trivialidad? El espacio que Fernand Braudel, atendiendo a la geografía, incorporaba al campo de la historia, era, insigne atrevimiento, el espacio sin Estado, el espacio verdadero, es decir, el paisaje, el diálogo del hombre con la tierra, con el clima, el secular diálogo del hombre con las cosas. ¡Este espacio desnudo y verdadero, descubierto en el marco tradicional del Mediterráneo (tres millones de kilómetros cuadrados de tierra), con mayor razón se convertía en el interlocutor privilegiado de los europeos fuera de Europa!

El Mediterráneo era, sobre todo, en historia, el tiempo geográfico de la escuela vidaliana: el tiempo casi inmóvil del Medio, con sus montañas neolíticas contemporáneas de la Argelia de Gaston Doumergue y de la Italia de Mussolini, donde a veces sucede que Cristo se detiene todavía en Éboli, al pie de las montañas hieráticas de Lucania, el tiempo decenal, o treintañal, de la economía y, para terminar, el acontecimiento fugaz pero real como la espuma del mar. La historia geográfica fue un nuevo sabor, una nueva dimensión del tiempo de la historia.

Henry Vignaud (el hipercrítico, príncipe de los americanistas en el primer decenio de nuestro siglo, en la época en que Seignobos y Langlois eran profesores en la Sorbona) se esforzaba en demostrar que Colón había mentido y sacaba argumentos de la descripción inexacta de las Bahamas, en el diario conservado por Las Casas. Para él, el paisaje era un dato. El espacio de la historia positivista es paradójicamente «fijista», treinta años después de la querella del transformismo. Los historiadores positivistas de principios del siglo XX recuerdan un poco a los libertinos eruditos de principios del siglo XVII. Llevan un retraso, como ellos, de una revolución intelectual. Henry Vignaud había olvidado que el suelo de las Bahamas desapareció

en el mar en el siglo XVIII, en parte bajo la acción del monocultivo de plantación. Al igual que los molinos de aceite del *África* interior recuerdan que en el Mediterráneo la fluctuación climática se inscribe en el marco irrisorio de los cinco mil años de la historia en el sentido estricto, la que se construye mediante testimonios escritos. En su miedo y en su rabia de no dejarse engañar, la historia positivista había pasado todo por el parámetro: todo, excepto el Estado y el progreso de las Luces, desde la cosecha del muérdago a la iniciación masónica.

Una de las ventajas de los grandes espacios, del Mediterráneo a los mediterráneos más amplios de los europeos fuera de la Cristiandad latina en proceso de explosión planetaria —ya que la historia geográfica fue en un principio una macrohistoria—, es prestarse al abandono del tiempo lineal de la historia crónica, imponer una «relativización» del tiempo, introducir el tiempo a escalas del Mediterráneo, este precioso utensilio. Al límite, sin contar la espuma real del acontecimiento, lo irreductible del instante próximo de la eternidad, todo lo que en el flujo del pasado humano es materia de conocimiento, puede ser tomado sucesivamente como parámetro y como variable. En el curso penoso de este camino vacilante se construye la gran historia, a la vez auxiliar y dueña de todas las ciencias del hombre.

En la línea de *la Méditerranée*, a la altura de los años cuarenta y cincuenta, se intentó una renovación de la historia de los grandes descubrimientos en torno a la noción de espacio. De este modo, vieron la luz estudios centrados menos sobre la obra de los descubridores y de los colonizadores que sobre los espacios transformados y trabajados por el descubrimiento. Las costas de África, del océano Índico [84], el «Atlántico meridiano» de Brasil y Portugal [85], el «Atlántico paralelográmico» de la «Carrera de Indias» [86], el «Pacífico filiforme» del galeón de Manila [87], China [88] fueron sucesivamente objeto de estudios esbozados por el Mediterráneo y guiados según una problemática de la resistencia opuesta al hombre por el espacio y de la «heterogeneidad», en profundidad, de los tiempos de la historia.

3. Para una problemática nueva y objetiva de la puesta en comunicación

Estos avances se hicieron ayer. La historia no podría permanecer en aquel punto. La historia ha adquirido las bases de nuevas superaciones. Alrededor de la noción de espacio y de la noción de red de comunicaciones, debe esbozarse una nueva problemática, que liberará

del europeocentrismo la historia de los descubrimientos y valorizará al mismo tiempo la obra de Europa, ya lo hemos visto, en el proceso de apertura de los siglos XIII, XIV y XV. Tomemos otra vez la lección que hemos utilizado, al principio, de una apreciación global [89], a la luz de los recientes trabajos de una historiografía menos exclusivamente europeocentrista.

1. Salir de Europa

Antes de la constitución de una verdadera economía del mundo (no está terminada en el siglo XX), cada núcleo de población se sitúa en el centro de una red de comunicaciones: el mundo mediterráneo no es sino un mundo entre varios. Veamos China a menudo evocada, las Américas divididas..., las Áfricas y el universo de la navegación árabe en el océano Índico. Cada uno de estos mundos corresponde, recordémoslo, a un núcleo de fuerte densidad de poblamiento. Está cercado por desiertos, mares, tierras vírgenes. El caso de Europa y el de China son particularmente claros. Al sur del Mediterráneo, la masa sahariana y el mar Tenebroso, poco más o menos infranqueable en el marco de las técnicas medievales. Al Oeste, el Océano, al Este y al Norte, menos precisos, los confines de la estepa, de los desiertos iraníes y de la tundra. Un habitante por 5, 10, 25 km². A través de este «gas noble» humano, la red de comunicaciones se reduce a un nivel imperceptible, próximo al cero absoluto.

Igual situación para China. En el marco de la civilización china, la montaña forma una barrera más absoluta que el desierto del mar —los chinos fueron mejores marinos de lo que se ha creído [90]—. He ahí por qué China comunicó tan mal con la India. Recibió de la India (el budismo entre otras cosas), pero no le dio casi nada a cambio.

Para comprender la expansión europea, es necesario salir, pues, del extremo Occidente cristiano y dibujar los contornos de diez o doce núcleos densos de poblamiento y de irradiación [91]. Es necesario cifrar, partir, ante todo, del número de hombres.

A fines del siglo XVI, el Mediterráneo era un mundo de 60 a 70 millones de hombres [92]. Ya a principios del siglo XIV, este nivel había sido sin duda sobrepasado. Hacia 1400, existían en él de 40 a 45 millones de almas.

2. El peso de China

China era sensiblemente más pesada. Entre fines del siglo XIII y principios del XVII, la hemos visto oscilar [93], según la interpretación más verosímil de la serie de los *Libros amarillos* [94], entre 150 y 55-60

millones de habitantes, en correlación positiva con los movimientos de la población europea. Caída en la segunda mitad del siglo XIV, hundimiento en el siglo XV, subida espectacular en el XVI, caída a partir de 1620, hundimiento hacia 1660-1680, subida más espectacular aún en el siglo XVIII [95]: helos ahí, solidarios, sin saberlo, los dos grandes centros de poblamiento humano. En conjunto, de 40 a 45 % de los hombres. El Mediterráneo cambiado progresivamente en Europa y China fueron los dos sectores de la humanidad que más contribuyeron a la apertura. A principios del siglo XV, China llevaba ventaja sobre Europa. Los trabajos de J. Needham [96] muestran claramente, sin que ningún especialista [97] lo haya desmentido jamás, que en lo concerniente a las dos técnicas [98] indispensables para las largas navegaciones de altura —construcción de un navío manejable [99], posesión de un conjunto mínimo de técnicas astronómicas que permitieran la orientación en el mar [100]—, esencialmente el uso de la aguja imantada [101], China, en apariencia, aventajaba ampliamente, en los sectores-punta, a los pueblos del Mediterráneo.

A principios del siglo XV, en la época de las grandes exploraciones del almirante Cheng-Ho, la zona de extensión de la navegación china y, en una medida inferior [102], del comercio chino, «cubría todas las regiones que van de Zanzíbar a Kamchatka, y todas las islas del Pacífico occidental, con la única excepción dudosa de Australia» [103]. Hasta principios del siglo XV se aplicó sencillamente la ley del número, que he formulado a menudo, y según la cual las posibilidades de éxito de un grupo humano están en correlación positiva con el número de hombres del grupo, así como con el volumen de los intercambios y de los contactos en el seno de la unidad proyectada. Hasta principios del siglo XV, por lo tanto, no hay sorpresa alguna.

La gran sorpresa es el contraflujo de mediados del siglo XV. China emprendió la conquista interior de su inmenso territorio. Era «frontera abierta», en el sentido turneriano, hasta mediados del siglo XIX por lo menos. Esta aventura iba a absorber la totalidad de sus fuerzas. La expansión china en el exterior costeó su avance en el interior.

China entró sobre su propia recaída. De Zanzíbar a Kamchatka barrió 180° de longitud y cerca de 100° de latitud; no podía casi avanzar más allá sino al precio de franquear el cabo de Buena Esperanza y el continente americano. En su recaída, China fue hallada por la punta portuguesa de la expansión occidental cristiana. Pero existen otras razones más profundas para la detención de la expansión marítima china [104]. Será necesario recordarlo en el análisis de la dinámica de la expansión europea. La causa del fracaso estaba al nivel de los motivos, no de los medios. La exploración marítima

en China fue tan sólo un asunto de Estado. Tendió a satisfacer un orden de curiosidad específica. El capitalismo chino —el capitalismo que, más que un conjunto de medios, era ante todo un estado de espíritu— experimentaba una fuerte contracción. La red del comercio marítimo chino no cubría más de la cuarta parte, en la cumbre de su expansión, del espacio brevemente jalonado por las grandes expediciones. Esta diferencia fundamental ha sido correctamente observada por J. Needham al nivel de los motivos: «... los chinos no intentaban rodear una gran civilización extranjera, situada a través de sus rutas comerciales; se interesaban por los objetos extraños, por las rarezas y por el cobro de los tributos de principio, más que por cualquier clase de comercio [105]; no estaban movidos por un proselitismo religioso; no construían fuertes, ni establecían colonias. Durante menos de medio siglo, se comprobó su presencia y después, de pronto, ya no regresaron, y China volvió a su vocación agrícola volcada hacia el interior».

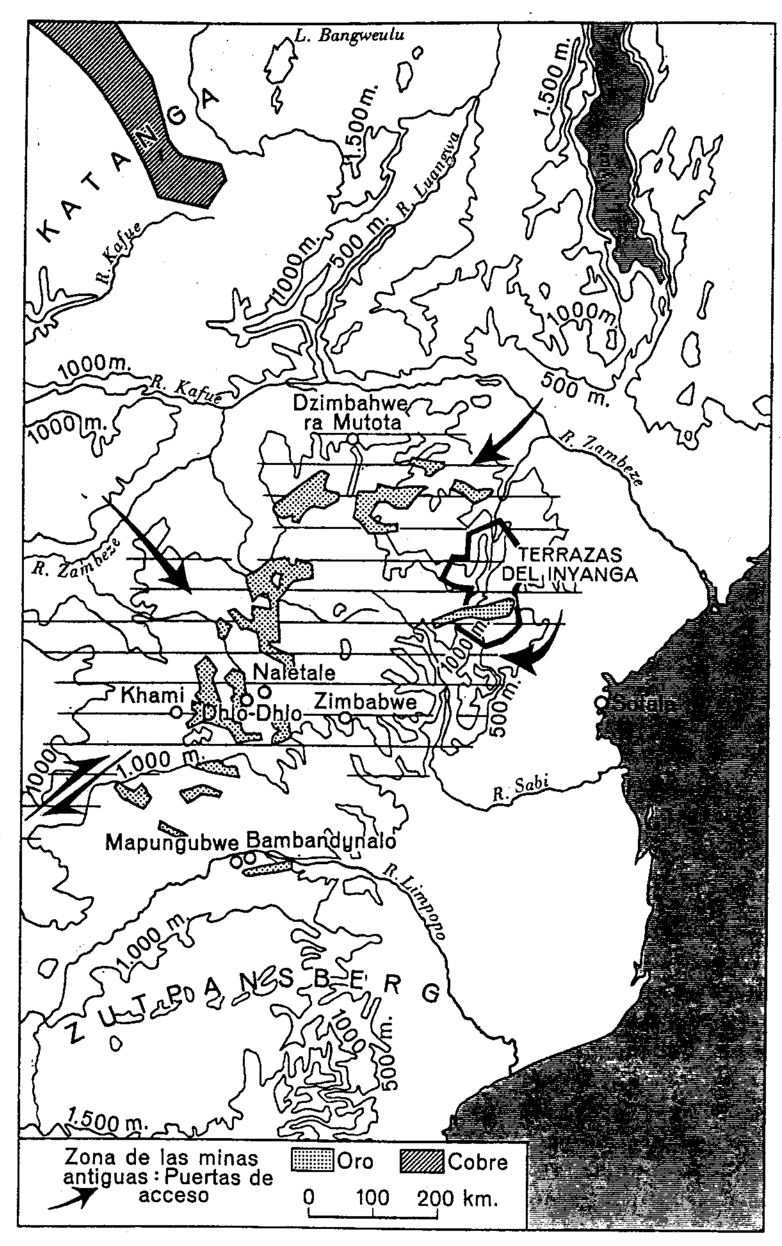
Mañana, la historia de la expansión europea en los siglos XIV y XV deberá ser conducida paralelamente a la historia de los éxitos y del fracaso de la expansión china. Por el momento, nuestro esfuerzo se halla bloqueado por el retraso relativo de la historia de China. Pidamos a los sinólogos que ajusten a la historia china de los siglos XIII, XIV y XV los modelos de explicación de la expansión europea. Nada mejor que el fracaso puede explicar el éxito. Este primer voto es el más fácil de formular; también puede ser el más fácil de ser concedido.

3. Rebasar la polaridad China-Mediterráneo

Pero no podemos quedarnos ahí. La polaridad China-Mediterráneo, esta tentación de mañana, contiene el riesgo de reforzar nuestro europeocentrismo latente al ampliarlo a una dimensión superior: la del 45 % verdaderamente favorecido de la humanidad.

Queda el restante 55 %, por lo menos, de la humanidad. Su papel no es puramente pasivo. Esta mitad tiene derecho a una mejor consideración que la de un objeto. Uno de los problemas más urgentes por resolver es el océano Índico. Se le han dedicado muchos estudios en el curso de estos últimos años [106]. No debemos dejarnos engañar. La historia escrita del océano Índico queda en la línea de la obra maestra de Kammerer [107] o de Sauvaget [108]. Esta historia es, en lo esencial, la historia marítima del océano Índico árabe. Lo hemos integrado en nuestros modelos de la expansión.

Por lo tanto, no deberemos quedarnos allí, al menos por dos razones.



Mapa 15. — El Sudeste africano
(Según W. G. E. Randles [501], pág. 957)

El océano Índico árabe jamás ha comprendido más que una pequeña zona costera, en el interior de un triángulo Sofala-punta del Dekán-Suez. Pero existen la India e Indonesia. Queda mucho por hacer, más allá de Coedes [109], y después del admirable estudio de M. A. C. Meilink-Roelofsz [110], para poder enumerar, delimitar, medir, más allá de la red superficialmente federadora de los barcos musulmanes [111], los centros, los núcleos de comunicación. ¡Cuántos ecumenes se vinculaban solamente por el contenido anual de uno o dos barcos, de una navegación que culminó en la época de Ibn Madjid! ¿Es necesario contar uno o dos Dekán; una o dos llanuras indogangéticas? Java, Sumatra, Malasia, el sur de Indochina... ¿formaban acaso un universo insular comunicante...? Algunas preguntas entre cincuenta. Y muchas menos respuestas.

Segundo orden de preguntas. ¿Debe ser considerado este universo de las navegaciones árabes como verdaderamente autónomo en relación al Mediterráneo? Evidentemente, no. Se trata tan sólo de un Mediterráneo oriental prolongado, un caso poco más o menos único de ecumenes parcialmente superpuestos. Preguntas y respuestas son fundamentales, sin embargo, en la medida en que las aperturas china y europea-ibérica constituyen una puesta en contacto más generoso de lo que yo propongo en llamar unidades-mundos de comunicación. La localización de estas unidades y su medida forman la base de una problemática nueva de los grandes descubrimientos.

¿Convendría añadir la unidad recientemente determinada del Sudeste africano...? [112] «Un amplio cuadrilátero [113] delimitado al Norte por el Zambeze; al Sur, por el Limpopo; al Este, por el desierto de Kalahari; al Oeste, por la cadena de los montes Inyanga... siguiendo el eje Bulawayo-Salisbury, una alta meseta cuya altitud sobrepasa a menudo los 1000 m, y que se extiende en diagonal del Sudoeste al Nordeste.» Nos sentiríamos tentados a descubrir ahí, en un período superior a mil años, una de estas unidades-mundos de comunicación cuya apertura realizaron los portugueses, un poco mejor que los árabes, en el siglo XVI. Los 300 000 km^2 de las altas mesetas cristianas de Abisinia constituyen, con menos dudas todavía, una unidad-mundo. El problema se va complicando.

Antes del proceso irreversible de los siglos XV-XVI, no basta con distinguir dos grandes unidades-mundos de comunicación, de un poco más de cinco millones de kilómetros cuadrados cada una, el Mediterráneo-Cristiandad-Europa y China [114], sino un número muy considerable de unidades de este tipo, cuya extensión es, *grosso modo*, inversamente proporcional al nivel de desarrollo [115]. Este trabajo de localización es tanto más esencial cuanto que la gran apertura de los siglos XV-XVI sigue fielmente esta geografía antigua. Multiplica por

diez, veinte o cien los puntos de contacto entre estas unidades-mundos, sin jamás romperlas, por lo menos en el curso de una primera etapa [116].

¡Qué complejidad, pues, detrás de la falsa unidad del océano Índico, en la época de la navegación árabe, cuando Vasco da Gama e Ibn Madjid combinaron, por un breve momento, sus esfuerzos!

Pero ¡qué complejidad, también, detrás de la noción, fuera de la realidad, de América precolombina! Cada una de estas unidades-mundos, con la misma legitimidad que nuestro Mediterráneo latino en proceso de europeización, son unidad dinámica profundamente inscrita en el tiempo de la historia. Una unidad cambiante, creciente, viviente. Llegadas a un punto de equilibrio en el desarrollo, oscilaron durante largo tiempo alrededor de una extensión media. Casi todas estas historias están por hacer. Convendría, en la mejor hipótesis, recoger estos datos existentes alrededor de la doble problemática inseparable de las unidades-mundos y de los procesos concurrentes de apertura. La aventura africana portuguesa del siglo XV, de Enrique el Navegante a Vasco da Gama, ¿qué fue sino el proceso de apertura logrado a escala planetaria de la unidad-mundo mediterránea? Pero esta apertura europea no es nada más, antes de la extensión de la Revolución industrial, que un acercamiento confederal de las unidades-mundos. Las moléculas permanecieron intactas, los espacios intermoleculares disminuyeron. Se establecieron campos magnéticos de una masa a otra, mientras que un campo magnético intermolecular general se organizaba alrededor de la molécula mediterránea, segunda en categoría, pero más cargada de energía conquistadora.

He aquí un primer esbozo de una problemática más general. El peligro, mañana, si se atiende a nuestra llamada, no residirá, sin duda, en la tentación de perder de vista a Europa, sino en la tentación de pasar demasiado de prisa sobre el papel federador del gran campo magnético intermolecular cuya imagen hemos evocado. Y esto en razón de la irreductible desigualdad regional del desarrollo histórico [117].

Acerca de las unidades-mundos de comunicación, tres ejemplos, todavía, entre cincuenta posibles. Consideremos el universo polinesio [118]. Desde el centro federador del archipiélago tahitiano, pudo llegar hasta Hawai, en la cúspide de su extensión. El universo de comunicación polinesio se inscribe, normalmente, en el interior de un círculo de 4000 km de diámetro, que jamás incluye más de algunas decenas de millares de kilómetros cuadrados y algunos centenares de millares de almas, en la mejor hipótesis.

Consideremos las Américas. Y ante todo, el sector más significativo de las culturas primitivas. Entre la Florida y Cuba, el débil

espesor del estrecho separaba, a principios del siglo XVI todavía, dos universos sin comunicación alguna [119]. Para estas humanidades sin técnicas navales, el estrecho de Florida tenía la anchura de un océano. Entre la unidad-mundo de comunicación arawak y el continente mexica, mil kilómetros de agua; *a fortiori*, ningún contacto.

Pero veamos las masas pesadas y densas: por ejemplo, el mundo mexica y sus 25 millones de almas, el mundo inca y sus diez o quince millones de habitantes [120]. El Perú de Atahualpa no se enteró de la caída de la confederación azteca [121], puesto que los tres mil kilómetros que los separaban tenían el mismo espesor que el Atlántico anterior a Colón. Woodrow Borah ha abordado el problema, incidentalmente [122], al principio de un gran libro. En el momento de la conquista [123], ya no existía comunicación alguna entre las dos masas fundamentales de las humanidades amerindias. Al igual que para el repliegue chino de principios del siglo XV, la clave se encuentra al nivel de los motivos más que al nivel de las técnicas [124]. A decir verdad, lo que cuenta es la ruptura, en una época misteriosa y lejana, de las comunicaciones. Perú y la meseta de Anáhuac, después de haber intentado unirse, se replegaron sobre sí mismos, constituyendo, cada uno, una de las diez o quince unidades-mundos de comunicación (cf. mapa núm. 1) cuyo aislamiento vino a romper bruscamente la conquista.

4. ¿CÓMO CUANTIFICAR?

Tal nos parece el camino por donde hoy se impone transitar. Prolongaremos, de este modo, en su propio movimiento, la problemática de la *geohistoria* que había renovado totalmente, hace ya veinte años, por vez primera, el estudio de los descubrimientos.

El punto más difícil sigue siendo el de la cuantificación de los niveles de intercambio. Podríamos, en el estado actual de nuestros conocimientos, llegar con bastante rapidez a la designación empírica de estas unidades-mundos, que en lo esencial prolongaron su existencia más allá de la sumaria puesta en comunicación de los siglos XV-XVI.

Primera dificultad: su delimitación. Las fronteras corresponden, en general, al espesor de un desierto, a una solución de continuidad en la ocupación humana. Pero esta solución no es siempre total. El Mediterráneo y el océano Índico árabe ofrecen dos espacios en estado de ósmosis parcial. Es esencial captar la importancia de los intercambios y de los contactos dentro de cada una de estas unidades. En este campo, todo está por hacer. Para lograr una solución perfecta,

sería necesario todo el aparato de un gran país industrial en el siglo de los ordenadores.

Si poseemos algunos datos de series penosamente reconstruidos en Europa, somos terriblemente pobres fuera de ella.

El sector que conocemos mejor es paradójicamente el de los intercambios trasoceánicos entre las unidades-mundos de comunicación bruscamente puestas en contacto. V. M. Godinho, C. R. Boxer, F. Mauro, H. y P. Chaunu, P. Chaunu [125] han reconstruido, recientemente, elementos de estadísticas exactamente comparables. Hemos bosquejado, aquí y allí, algunas comparaciones [126]. Lo esencial queda por hacer en este campo y, con mayor razón, en el campo de una medida válida de los intercambios y los contactos dentro de sistemas cerrados.

Lo que se ha llamado expansión europea ha sido, esencialmente, una fabulosa multiplicación del nivel de los intercambios y de las comunicaciones. En un futuro lejano, esta multiplicación lleva en germen el crecimiento de los hombres y de los medios de la Revolución industrial. En el punto de partida, esta multiplicación de los intercambios fue también una multiplicación de las dificultades y de los desafíos para los grupos menos armados. Se pagó con importantes reflujos demográficos. Lo que es necesario ahora es ir de lo particular a lo general; es pasar de una historia geográfica descriptiva a una historia geográfica, si no cuantitativa, al menos serial.

NOTAS DEL CAPÍTULO PRIMERO

1. Cf. más arriba, págs. 296-297.
2. W. G. L. RANDLES, Sur l'idée de la découverte, *V Coloquio,* Lisboa, 1960 [209], págs. 17-21.
3. Rabano Mauro da de él, en el siglo IX, en la cúspide del Renacimiento carolingio, esta definición citada por RANDLES [209], *ibíd.,* pág. 17: «El orbe es nombrado así por la redondez del círculo, puesto que es como una rueda... El océano Atlántico, cuyas oleadas se deslizan alrededor del mundo, envuelve por todas partes, en círculo, sus regiones más lejanas. Este término (orbe) significa, desde el punto de vista de la historia, el mundo entero, o, desde el punto de vista de la alegoría, la Iglesia Universal».
4. Carta de Poggio (hacia 1380-1459) a Enrique el Navegante, reproducida en *Spicelegium Romanum,* t. X, Roma, 1844, págs. 255-256, citado por W. G. L. RANDLES [209], *op. cit.,* pág. 18.
5. W. G. L. RANDLES [209], pág. 19: «(D. João II) ha añadido a la Tierra *(terrarum orbi)* un gran número de nuevas islas muy alejadas de nosotros, de este modo ha ensanchado el mundo *(orbem).*»
6. [209], *ibíd.,* pág. 19.
7. [209], *ibíd.,* pág. 21.
8. LUIS DE MATOS, *L'expansion portugaise dans la littérature latine de la Renaissance,* tesis, ejemplar dactilografiado, Biblioteca de la Sorbona [187].
9. LUIS DE MATOS, La littérature des découvertes, *V Coloquio,* Lisboa, 1960 [209], pág. 23.
10. Lo que podemos entrever a través de los estudios de historia cuantitativa... muestra que en el siglo XVI la corriente migratoria anual era del orden de 25 por 1000, como máximo, de la población europea; en la segunda mitad del siglo XV, siempre inferior a 100 por 1000.
11. Esto no es dudoso. Véase el equivalente, en ciertas épocas, para los navíos de la *Carrera de Indias* en Sevilla, J. FRIEDE [552], y H. y P. CHAUNU [312], [313].
12. [209], *ibíd., V Coloquio,* págs. 23-24.
13. [209], *ibíd., V Coloquio,* págs. 24-25.

14. [209], *ibíd., V Coloquio*, pág. 27.
15. [209], *ibíd., V Coloquio*, pág. 27.
16. MICHEL MOLLAT, en una nota añadida a la comunicación de LUIS DE MATOS [209], págs. 29-30, muestra que hubo del lado portugués voluntad deliberada «desde mediados del siglo XV, en la época de Pisano y de Cataldo», de una amplia difusión, en latín, de los descubrimientos portugueses. Esta difusión realizóse a nivel de una estrecha élite activa. Se refirió a informaciones susceptibles de atraer el comercio y las ofertas políticas hacia Lisboa. Tendió a difundir el conocimiento de la amplitud de la garantía obtenida, pero no los medios de alcanzarla.
17. GEOFFROY ATKINSON, *La littérature géographique française de la Renaissance. Répertoire bibliographique* [163], París, 1927.
18. JEAN DENIZET, Le livre imprimé en France aux XVe et XVIe siècles, *V Coloquio* [209], pág. 32.
19. LOUIS DERMIGNY, *La Chine et l'Occident. Le commerce à Canton au XVIIIe* [484], I.
20. [484], *ibíd.*, t. III, págs. 1544-1546.
21. Véase la serie de los *Essais politiques* [178], [179], a partir del genial *Essai politique sur le Royaume de Nouvelle-Espagne*, de 1808 [178]. Véase *Voyages aux Régions équinoxiales du Nouveau Continent* (10 vols. [183], [184]), que son documentos incomparables sobre América en el término de lo que se llama comúnmente período colonial. Pero un libro de HUMBOLDT da todas las bases científicas de la historia de los grandes descubrimientos: el *Examen critique de l'histoire et de la géographie du Nouveau Continent et des progrès de l'astronomie nautique dans les XVe et XVIe siècles*, París, 6 vols., 1831-1839 [177].
22. FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, *Colección de viajes* [65].
23. Vizconde de SANTAREM, *Recherches sur Americ Vespuce* ... de 1837 [193], y de 1842 [194]... y, en especial, *Essai sur l'histoire de la cosmographie et de la cartographie du Moyen Âge* [195], París, 3 vols., 1849-1852.
24. FRANCISCO ADOLFO DE VARNHAGEM, vizconde de PORTO SEGURO, *História geral do Brasil* [197], Madrid, 2 vols., 1845-1857, un *corpus* de estudios vespucianos que hace eco a los de SANTAREM [199], [200], [201], la publicación del *Diário da navegação da armada que foi a terra do Brasil em 1530 sob a capitania-mor de Martim Afonso de Sousa escrito por seu irmão Pero Lopes de Sousa...*, Lisboa, 1839.
25. ROLAND MOUSNIER, *Les XVIe et XVIIe siècles* [106], pág. 12. Nacida en Italia, la toma de conciencia de una ruptura benéfica e innovadora se impuso, en el curso de los decenios 20 y 30 del siglo XVI, un poco por todas partes, en Holanda, en los países del Rhin, en Alemania, en Inglaterra y en Francia. Se expresaba, magistralmente, en la página célebre de Rebelais, citada por MOUSNIER (pág. 12): «En mi juventud —escribe Gargantúa a su hijo Pantagruel— el tiempo era todavía de tinieblas y se experimentaba la infelicidad y la calamidad de los godos, quienes destruyeron toda buena literatura; pero por la bondad divina, la luz y la dignidad fueron devueltas a las letras en mi madurez. Ahora todas las disciplinas han sido restituidas y las lenguas restauradas: la griega, sin cuyo conocimiento es vergonzoso que una persona se llame sabia; la hebrea,

la caldea, la latina; las ediciones en uso tan elegantes y correctas, que han sido inventadas en mi tiempo por inspiración divina...»

26. *Historia Natural de las Indias* [70], [71].
27. John Leddy Phelan, *Mendieta* [190].
28. J. Needham [498], y Les contributions chinoises à l'art de gouverner les navires, *V Coloquio* [209], págs. 113-134.
29. A. Teixeira da Mota, Méthodes de navigation et cartographie nautique dans l'océan Indien avant le xvi[e] siècle, *VI Coloquio* [210], págs. 49-91.
30. Acerca de las técnicas puestas en tela de juicio, Paul Adam, Navigation primitive et navigation astronomique, *V Coloquio* [209], pág. 91, III.
31. El esfuerzo vikingo, la anexión momentánea de *Vinland*, del siglo xi al xiv, a un Atlántico suboreal.
32. No por ello es menos liberal e indigenista a su modo esta historiografía del siglo xix, que recoge llanamente, sin ningún espíritu crítico, los temas polémicos nacidos de los enfrentamientos del siglo xvi. Sigue a Las Casas en una parte de sus imputaciones, los panfletos protestantes de los siglos xvi y xvii, y los libelos filosóficos contra la *Conquista* hispánica. Distribuidores de la civilización, los europeos son los únicos responsables de la muerte. Europeocentrismo masoquista, europeocentrismo liberal, europeocentrismo de izquierda... que ignora las civilizaciones indígenas y las niega hasta en su derecho al error y a la autodestrucción.
33. Max Sorre, *Alexandre de Humboldt (1769-1859)* [196], París, 1959, 23 páginas.
34. Véase [177] a [185].
35. Pierre Chaunu, *L'Amérique et les Amériques* [107].
36. Para Varnhagen [197], [198], [199], [203], seis estudios, por lo menos, consagrados, de 1858 a 1874, al navegante florentino. Para Santarem, *Recherches sur Americ Vespuce et sur ses prétendues découvertes*, 1837 [193], [194], [195]; *Recherches historiques, critiques et bibliographiques sur Americ Vespuce et ses voyages*, 1842.
37. *Histoire critique de la grande entreprise* [621], París, 1911, 2 vols.
38. Joaquim Bensaúde, *L'astronomie nautique au Portugal à l'époque des grandes découvertes* [165], Berna, 1912; *Histoire de la science nautique portugaise à l'époque des grandes découvertes* [166]; *Collection de Documents publiés par ordre du ministère de l'Instruction Publique de la République Portugaise*, ed. en facsímil, Munich-Lisboa, 7 vols., 1914-1924; *Les légendes allemandes sur l'histoire des découvertes maritimes portugaises* [167], Ginebra, 1917-1920; *Lacunes et surprises de l'histoire des découvertes maritimes* [168], Coimbra, 1930; *Origem do plano das Indias* [169], Sevilla, 1930; *As origens do plano das Indias. Resposta ao artigo do Emo Sr. Dr. Duarte Leite* [170], París, 1930; *A cruzado do Infante D. Henrique* [171], Lisboa, 1943.
39. Cf. Bibliografía, pág. 297-298.
40. Jaime Cortesão y Damião Peres (Jaime Cortesão, más que el prudentísimo Damião Peres), cercanos a las tesis nacionales tradicionales, valorizan, sin exceso, pero con legítimo orgullo, la parte preponderante de Portugal en la obra del descubrimiento. El almirante Gago Coutinho [213], y el comandante Teixeira da Mota son técnicos notables de la

historia de la navegación. Su ciencia no tiene par si no es la del almirante SAMUEL ELIOT MORISON, el especialista de Colón [212]. ARMANDO CORTESÃO es el incomparable conocedor de la cartografía portuguesa de los descubrimientos (*Cartografia e cartógrafos portugueses dos séculos XV-XVI* [55], Lisboa, 1935, 22 vols.). A veces resulta hipocrítico por deseo de hacer llegar a los portugueses a América antes que Colón.

VITORINO MAGALHÃES GODINHO —que se sitúa en la línea fecunda de pensamiento de Duarte Leite, como en la de los *Annales*, de Marc Bloch, de Lucien Febvre y de Fernand Braudel— no por ello rompe menos con su fría imparcialidad. A menudo, le ha acontecido, sin que por ello sus trabajos pierdan, sino muy al contrario, sostener una discusión contra la injusticia colectiva de la que es demasiado a menudo víctima la obra de Portugal de los siglos XV y XVI. VITORINO M. GODINHO muestra, de este modo, que un pensamiento progresista de inspiración marxista no rompe forzosamente con las ópticas nacionales y que una crítica es más fácil en el marco de los pasados extranjeros que en el de su propio pasado, lo que justifica plenamente, además, los intercambios internacionales de cooperación a nivel de la investigación histórica. Pero, en realidad, ¿qué sería el mundo sin Europa, y Europa sin sus naciones?

41. Nos referimos a la cuidada edición sólidamente presentada y ricamente anotada de las obras críticas esparcidas de Duarte Leite procurada por VITORINO MAGALHÃES GODINHO, uno de los mejores historiadores portugueses contemporáneos, *História dos Descobrimentos. Colectânea de esparsos. Organização, notas e estudo final de V. M. Godinho* [141], Lisboa, edições Cosmos, 2 vols., 1958-1960, 717 y 630 págs. Para una bibliografía completa de Duarte Leite [141], cf. *ibíd.*, t. II, págs. 359 a 362. Duarte Leite Pereira da Silva, nacido en Oporto en 1864, matemático de formación, nieto, por parte de madre, de un cónsul británico e hijo de un capitán de navío, fue profesor en la Universidad de Oporto. Fue una autoridad en el orden de la historia de las ciencias y de las técnicas del mar. Se hizo notar por su instintiva indiferencia a las más legítimas pasiones nacionales, en razón, tal vez, de su origen. Murió en 1950, a los 86 años de edad.

42. JEAN DE BÉTHENCOURT, *Histoire de la première découverte et conqueste des Canaries faites dès l'an 1402 par messire Jean de Béthencourt... escrite du temps même par I. Pierre Boutier... et Jean Le Verrier... et mise en lumière par M. Galien de Béthencourt... Plus un traicté de la navigation et des voyages de découverte et conqueste modernes et principalement des Français* (por PIERRE BERGERON) [14], [15], M. Soly, 1630. En 1872 la Hakluyt Society llevó a cabo una traducción inglesa de esta obra [83].

43. *Le Canarien, livre de la Conquête et conversion des Canaries (1402-1422) par Jean de Béthencourt, gentilhomme cauchois, publié d'après le manuscrit original*, con introducción y notas por GABRIEL GRAVIER... [14], [15], Ruán, C. Médéric, 1874, in-8.°, LXXXIII, 258 págs. (Société de l'histoire de Normandie).

44. *La conquête et les conquérants des îles Canaries; nouvelles recherches sur Jean IV de Béthencourt et Gadifer de La Salle. Le Vrai manuscrit du «Canarien»*, por PIERRE MARGRY [14], [15], París, E. LEROUX, 1896;

PIERRE MARGRY, *Les navigations françaises et la révolution maritime du XIVᵉ au XVIᵉ siècle, d'après les documents inédits tirés de France, d'Angleterre, d'Espagne et d'Italie* [154], París, Tross.

45. CHARLES-ANDRÉ JULIEN, *Les voyages de découverte...* [139], págs. 9 y ss.
46. Vizconde de SANTAREM, *Memoria sobre a prioridade dos descobrimentos portugueses na costa d'Africa occidental para servir da illustração à chronica da conquista da Guinea por Azurara*, 1841, 247 págs.; *Recherches sur la priorité de la découverte des pays situés sur la côte d'Afrique au-delà du cap Bojador et sur les progrés de la science géographique après les navigations des portugais au* XVᵉ *siècle*, París, Doudey-Dupré, 1842.
47. ARMAND D'AVEZAC *Notice sur les découvertes faites au Moyen Âge dans l'océan Atlantique, antérieures aux grandes explorations portugaises du XVᵉ siècle* [151], París, 1846, x-86 págs.
48. P. MARGRY, *Navigations françaises* [154], 1867, págs. 11-70.
49. PAUL GAFFAREL, *Les Français au-delà des mers. Les découvreurs français du XIVᵉ au XVIᵉ siècle, Côtes de Guinée, du Brésil, de l'Amérique du Nord...* [153], París, Challamel, 1888, x-287 págs.
50. Hipotéticos «Petit-Dieppe» y «Petit-Paris» en Guinea [1364], en *La découverte de l'Afrique* [139 *bis*], 1926, II, págs. 10-17.
51. RAYMOND MAUNY, *Les navigations médiévales sur les côtes sahariennes... antérieures à la découverte portugaise* [1434] [149], Lisboa, 1960.
52. CH.-A. JULIEN, *Les voyages de découverte* [139], págs. 25, 73-76, 79-89, 99-105, 105-108.
53. MICHEL MOLLAT, *Le commerce maritime normand* [297], págs. 499-507, 534-538, 242-258.
54. Abad A. ANTHIAUME, principalmente: *Cartes marines, constructions navales. Voyages de découverte chez les Normands, 1500-1650*, París, E. DUMAS, 1916, 2 vols. in-8.°, XIV-566 y 547 págs., y *Evolution et enseignement de la science nautique en France et principalement chez les Normands*, 1920, 2 vols. in-8.°, 452 y 497 págs. [162] y [233].
55. *Arcadia* [126], 2 vols. gr. in-4.°, 1960, 600 y 453 págs.
56. *Les voyages de découverte et les premiers établissements en France (XVᵉ-XVIᵉ siècles)* [139], para Francia, proporcionaría un blanco fácil. Pero, ¿cómo romper de un golpe con un siglo de costumbres y toda una tradición afianzada?
57. *Génesis del descubrimiento* [111].
58. *Admiral of the Ocean Sea* [212].
59. T. I. (sobre todo *Des origines à la fin du Moyen Âge*, 200 págs., notable de MICHEL MOLLAT sobre el siglo XIII y el XIV).
60. Vols. VII¹, VII² y VIII [105], de PIRENNE, RENAUDET, PERROY, HANDELSMAN, HALPHEN, HAUSER y RENAUDET.
61. Tomos III y IV, ed. PERROY y cols.; R. MOUSNIER [106].
62. Este pensamiento se afianzó desde entonces: *A expansão quatrocentista portuguesa. Problemas das origens e da linha de evolução* [127], Lisboa, 1944; *História económica e social da expansão Portuguesa*, t. I (Marruecos) [129], 1947; *Les grandes découvertes* [133], Coimbra, 1953, y que se expresó en una serie de obras maestras: *L'économie de l'empire por-*

tugais aux XVᵉ et XVIᵉ siècles. L'or et le poivre XVᵉ et XVIᵉ siècles. L'or et le poivre [135], 1958; *A Economia dos descobrimentos henriquinos* [137], Lisboa, 1962; *Os descobrimentos e a economia mundial* [138], Lisboa, 1963 (en curso).

63. V. M. GODINHO, *Dúvidas e problemas acerca de algumas tesis da história da expansão*, Lisboa, 1943.
64. *Atlas zur Entdekungsgeschichte Amerikas*, Munich, 1859.
65. Die Katalanische Weltkarte der Biblioteca Estense zur Modena..., en *Zeitschrift der Gesellschaft für Erdkunde in Berlin*, vol. XXXII, 1889.
66. *Reproduction de Cartes et de Globes, relatifs à la découverte de l'Amérique*, París, 1893.
67. *Fac simile atlas to the early history of Cartography*, Estocolmo, 1889.
68. *Die Weltkarten Waldseemüller (Ilacomilus)*, Innsbrück, 1903.
69. *Les origines de la cartographie portugaise et les cartes des Reinel*, Gante, 1908.
70. *Cartografía e cartógrafos portugueses* [56], Lisboa, 2 vols., 1935.
71. *Portugaliae monumenta cartografica*, de ARMANDO CORTESÃO y A. TEIXEIRA DA MOTA [57].
72. En la medida en que la historia de las ciencias ha sido al principio dominada y arrastrada por la historia fascinante de la astronomía. Véase el papel de PIERRE DUHEM, ayer y todavía hoy, de su inigualable *Système du Monde. Histoire des doctrines cosmologiques de Platon à Copernic* [250], París, Hermann, 10 vols.
73. CH.-A. JULIEN [139].
74. Para un juicio severo sobre este tema, FERNAND BRAUDEL, La double faillite «coloniale» de la France (*Annales, E.S.C.*, 1949, núm. 4, páginas 451-456).
75. A partir de DAMIÃO PERES BAIÃO, J. CORTESÂO, un conjunto apasionado de debates. Desde OLIVEIRA MARTINS, *História da Civilização Ibérica..., História de Portugal;* ANTONIO SÉRGIO, *A conquista de Ceuta*, 1919, hasta JAIME CORTESÃO.
76. Un coloquio anual, 7 volúmenes publicados [205 a 211].
77. GUY BEAUJOUAN, DESTOMBES, NEEDHAM, TEIXEIRA DA MOTA.
78. Cf. más arriba, págs. 151-152, nota 82.
79. FERNAND BRAUDEL, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, primera edición, 1949; segunda edición, ampliada y corregida, 1967 [364].
80. PIERRE CHAUNU, L'histoire géographique, *Revue de l'Enseignement supérieur*, núm. 1, 1969.
81. Escuchemos a FERNAND BRAUDEL en la introducción profundamente modificada de su nuevo *Méditerranée* [364], segunda edición, 1967, t. I, pág. 21: «Desde entonces, todo se orientó, bajo el signo de espacio y tiempo, a la producción de una historia a cámara lenta, reveladora de valores permanentes. La geografía, en estas condiciones, deja de ser una finalidad en sí para convertirse en un medio. Ayuda a encontrar las más lentas entre las realidades estructurales, a organizar una nueva perspectiva conforme a una noción proyectiva de la más larga duración.»
82. HENRI HARRISSE, *Les Corte Real* [569], 1883; *Christophe Colomb* [570],

2 vols., 1884; HENRY VIGNAUD, *La lettre et la carte de Toscanelli* [619], 1901; *L'histoire critique de la grande entreprise* [621], 2 vols., 1911; *Americ Vespuce (1451-1512)* [622], 1917.

83. F. BRAUDEL, *Méditerranée*, primera edición, 1949 [363], págs. XI-XII.
84. V. M. GODINHO, *L'économie de l'empire portugais* [135], 1958; *Les finances de l'Etat portugais des Indes orientales* [136], 1958.
85. F. MAURO, *Le Portugal et l'Atlantique* [142], 1960.
86. H. y P. CHAUNU y P. CHAUNU, *Séville et l'Atlantique* [312], [313], 12 volúmenes, 1955-1960.
87. P. CHAUNU, *Le Pacifique des Ibériques* [314], 2 volúmenes, 1960-1966.
88. L. DERMIGNY [484], 4 vols., 1964.
89. Cf. más arriba, primera parte, cap. I, págs. 4 y ss.
90. J. NEEDHAM, *V Coloquio* [209], págs. 113-127.
91. En la búsqueda de los límites y de los confines, podríamos inspirarnos en la lección que da FERNAND BRAUDEL en *La Méditerranée* [364], segunda edición, primera parte, cap. III: Les confins de la plus grande Méditerranée, págs. 135-210. Cf., además, más arriba, mapa 1.
92. F BRAUDEL [364], segunda edición, I, págs. 361 y ss.
93. L. DERMIGNY, *La Chine et l'Occident* [484], t. II, pág. 490; PING-TI-HO, *Studies on the population of China, 1368-1953* [352], págs. 264 y ss.
94. La serie demográfica más larga que se puede formar para una continente. Pero, serie fiscal basada en cuentas por fuegos, los *Libros amarillos* son, evidentemente, de una delicada interpretación. En el conjunto, seguimos las correcciones propuestas por PING-TI-HO [352].
95. L. DERMIGNY, *La Chine et l'Occident* [484], t. II, págs. 490 y ss.
96. J. NEEDHAM, *Science and Civilisation in China* [498], vol. IV, tercera parte, Cambridge University Press, y *V Coloquio* [209], págs. 113-134.
97. Aprobación, en el conjunto, de los mejores especialistas de los descubrimientos: W. G. L. RANDLES, VIRGINIA RAU, TEIXEIRA DA MOTA...
98. Cf. más abajo, págs. 207 y ss.
99. Es decir, provisto de un timón de codaste o de algo parecido. Se ha logrado recientemente retrasar la fecha del timón de codaste en Francia hasta 1180 (el dibujo sobre el comentario latino del Apocalipsis conservado en Breslau puede ser fechado: 1242). En cuanto al timón axial de codaste chino, posible y verosímil desde el siglo V d. J. C., queda atestiguado y cierto hacia 940.
100. Según la terminología felizmente propuesta por PAUL ADAM (*V Coloquio* [209], pág. 101), *la navigation astronomique primitive:* «Debería dejarse sitio —dice acertadamente—, entre las navegaciones llamadas primitivas y las navegaciones llamadas científicas, a un escalón intermedio, que desbordara sobre la una y la otra: la navegación que se podría llamar astronómica primitiva».
101. E. G. R. TAYLOR, *The Haven Finding Art* [204], págs. 96 y ss. También en este campo la navegación china precedió por lo menos casi en un siglo a la navegación mediterránea.
102. TOME PIRES (*Suma Oriental*, 2 vols., edición Hakluyt Society [500], Londres, 1944-1946, por ARMANDO CORTESÃO) da numerosos testimonios

sobre la zona de extensión del comercio chino en la primera mitad del siglo XV, cuando el movimiento de repliegue había ya empezado.

103. J. NEEDHAM, *V Coloquio* [209], pág. 127.

104. *V Coloquio* [202], pág. 127.

105. En la discusión que siguió, VIRGINIA RAU precisó con mucho humor y sentido de la fórmula esta idea esencial (*ibíd.*, pág. 129): «... M. Needham nos ha expuesto el desarrollo de una técnica del timón de codaste. Nos dice que precisamente en el momento en que las naves portuguesas se dirigían a África, los chinos habían llegado a Zanzíbar. Se retiraron hacia los mares del Extremo Oriente, y sólo los portugueses continuaron. La técnica puede o no puede ser útil, según la idea económica a que se vincula. Si no me equivoco, esto quiere decir que los chinos iban a África para encontrar el animal de la felicidad, que parece era la jirafa: después de haber perdido su interés por este animal, perdieron también todo interés por la apertura hacia el Oeste. Por lo tanto, a veces, es la técnica al servicio de una idea más amplia, más humana —digamos: más universal— lo que hace triunfar esta técnica, más que la técnica en sí».

Tras el aparente exabrupto de la jirafa, hay la verdadera distancia de dos civilizaciones. Entonces se piensa, infaliblemente, en la enumeración divertida que emprende MICHEL FOUCAULT al inicio de su libro *Les Mots et les Choses*, París, 1966, pág. 7: «Este texto (de Borges) cita *une certaine encyclopédie chinoise où... les animaux se divisent en:* a) *appartenant à l'Empereur;* b) *embaumés;* c) *apprivoisés;* d) *cochons de lait;* e) *sirènes;* f) *fabuleux;* g) *chiens en liberté;* h) *inclus dans la présente classification;* i) *que s'agitent comme des fous;* j) *innombrables;* k) *dessinés avec un pinceau très fin en poils de chameaux;* l) *et caetera;* m) *qui viennent de casser la cruche;* n) *qui de loin semblent des mouches.*» Nosotros chocamos también contra la imposibilidad absoluta de pensar en los motivos de la expansión china y más aún del abandono colectivo de la empresa en la cumbre de sus éxitos.

Algo que, sin duda, seguiremos sin comprender por algún tiempo.

106. Cf. los Congresos de historia marítima. En el *V Coloquio* [209], se trata del papel de Ibn Madjid, el gran piloto árabe, compañero de Vasco da Gama en el momento de la primera travesía del océano Índico por la escuadra portuguesa. Cf., en especial, el *VI Coloquio* [210], de Lorenzo Márquez. Interesante, también, a pesar de sus defectos, la *Histoire de l'océan Indien* de AUGUSTE TOUSSAINT [510] (París, Presses Universitaires de France, 1961). Véase, especialmente, la bibliografía actualizada en 1960 (págs. 259-267).

107. ALBERT KAMMERER, *La mer Rouge, l'Abyssinie et l'Arabie aux XVI[e] et XVII[e] siècles* [493], El Cairo, 1935-1949, 4 vols.

108. J. SAUVAGET, *Introduction à l'histoire de l'Orient musulman* [506], París, 1943. *Relation de la Chine et de l'Inde (Voyage de Sulayman)* [507], París, 1948.

109. *Les Etats hindouisés d'Indochine et d'Indonésie* [475], París, 1948. Cf. también H. G. QUARITCH WALES, *The makers of Greater India*, Londres, 1951.

110. *Asian Trade and European Influence in the Indonesian Archipelago* [502], La Haya, Martinus Nijhoff, 1962.
111. Retendremos más particularmente, en el *VI Coloquio* [210], de Lorenzo Márquez, las colaboraciones de A. TEIXEIRA DA MOTA, Méthode de navigation y Cartographie nautique dans l'Océan Indien avant le XVI[e] siècle, páginas 49-91, y de M. P. NOUGARÈDE, Qualités nautiques des navires arabes, páginas 55-122.
112. W. G. L. RANDLES, Matériaux pour une histoire du Sud-Est africain jusqu'au XVIII[e] siècle [503 *bis*] (*Annales, E.S.C.*, 1963, núm. 5, págs. 956-980); es digno de encomio el múltiple esfuerzo de RANDLES. AZEVEDO, BOXER, LOBATO, I. SERJEANT y, por regla general, del Centro de Estudios Históricos Ultramarinos (cf. «Nueva Clío», 26 *bis*).
113. W. G. RANDLES [503], artículo citado, pág. 956.
114. Su relación de población oscila entre 40-80 millones para el Mediterráneo-Europa, y 60-150 millones para China.
115. Trescientos mil kilómetros cuadrados que constituían en África, en Asia y en América, una especie de punto medio para las unidades-mundos que alcanzaron, aunque sin haberlo sobrepasado, un nivel de cultura comparable al calcolítico o al eneolítico mediterráneo.
116. Excepto quizás (cf. P. CHAUNU, «Nueva Clío», 26 *bis*) en el caso de la América de la Conquista en razón del choque microbiano y vírico que entrañó la casi desaparición de la red primitiva de ocupación.
117. El desigual desarrollo del conocimiento histórico depende a la vez de la desigualdad de los esfuerzos consagrados y de la desigualdad de las documentaciones disponibles. La historia es un lujo que se merece y sólo accesible para los ricos y los poderosos, un lujo útil que supone además y en último término una condición de potencia.
118. PAUL ADAM, Navigation primitive et navigation astronomique, en *V Coloquio* [209], págs. 49 y ss.
119. CARL O. SAUER, *The early Spanish Main* [604], págs. 189 y ss.: «The Straits of Florida were a major cultural divide of the New World, separating what was ethnically South America from North América. On the one side were the pacific Arawaks, planting conucos, living in multi-family bohíos, and obeying hereditary chiefs. On the other side the natives were of very different physique, language, and habits-warlike, hunters with bow and arrow, depending for plant food on maize as staple, supplemented by squash and beans.»
120. Cf. CHAUNU, «Nueva Clío», 26 *bis*.
121. *Ibíd.*
122. *Early colonial Trade and Navigation between Mexico and Peru* [520], Berkeley, 1954, 170 págs., pág. 2. Cf. nuestras reflexiones: Pour une histoire économique de l'Amérique espagnole coloniale [530] (*R. H.*, 1956, t. CCXVI, fasc. 440, núm. 4, págs. 209-218, 215).
123. W. BORAH, *Ibíd.*, pág. 2: «The European conquerors and settlers reaching the Pacific shore found no native vessels making the long and difficult voyages between Mexico and Peru, nor, except along the coasts of Peru, any extensive voyages at all. Why there was no direct communication between the two greatest cultural areas of the New World remains a

mystery, since the Incas had developed great balsa rafts which could have made the voyage by taking advantage of the favorable currents. Nevertheless, this is no suggestion in the extensive spanish records that there was such communication.»

124. Ninguna comunicación a principios del siglo XVI. El caso está ahora zanjado. Pero no fue siempre así. Cf. CHESTER S. CHARD, Procolumbian Trade between North and South America, *Kroeber Anthropological Society, Paper*, núm. 1, Berkeley, 1950, pág. 27. Demasiadas similitudes culturales (cf. especialmente RIVET y ARSENDAUX, *La métallurgie en América précolombienne*, págs. 178-187) obligan a suponer contactos en una fecha anterior. ¿Contactos por mar? ¿Contactos por tierra? ¿Cómo decidir?

125. Or et épices, le Portugal et l'Atlantique, *Dutch in Brasil* (cf. «Nueva Clío, 26 *bis* [135], ... [142]; *Séville et l'atlantique* [312], [313]; *Les Philippines* [314].

126. P. CHAUNU, Brésil et Atlantique (*Annales, E.S.C.*, 1961, núm. 6); Manille et Macao face à la conjoncture mondiale (*Annales, E.S.C.*, 1962, núm. 3). Cf. «Nueva Clío», 26 *bis*.

Capítulo II

Los medios

Esto para la historia de una historia. En el siglo y medio de esfuerzo casi continuo, se ha pasado del relato proseguido sin cesar, pacientemente elaborado, a las presentes certidumbres de la geohistoria; esta historia desemboca en las promesas de la historia serial que tiende a convertirse en historia cuantitativa. Proponer un balance necesariamente provisional es evocar problemas, y por ende destacar artificialmente en el *continuum* de una acción humana que no puede ordenarse sin traicionar, fuera de las coordenadas del espacio y del tiempo. Por un instante, vamos a abandonar, no alegremente, las dos únicas líneas irrecusables del relato histórico.

Pero la historia está hecha también de problemas, los que plantea, especialmente, cada sector de actividad del esfuerzo humano. Problemas, tiempos, espacios. Hay que intentar conciliar. He aquí, ante todo, los medios. Los separamos artificialmente de las motivaciones, que preceden y reclaman los medios. Adentrarse en las motivaciones y en la coyuntura significa reintroducir el tiempo, pero un tiempo científico. Los espacios responden a las preguntas: ¿de dónde y dónde? Con Portugal, Italia, España, las otras Europas, con el Magreb, África, el Índico, el Océano, volveremos a encontrar en el volumen siguiente (26 *bis*) el tiempo en el espacio, que es el verdadero campo de la historia.

No pueden separarse los medios de las motivaciones sino al precio de un artificio. La necesidad crea el órgano. Los motivos con fuerza suficiente, aun sin medios, acaban por crear sus utensilios. Los medios, por el contrario, no engendran necesariamente la imperiosidad de su utilización. Existen técnicas sin empleo. Es raro que haya necesidades sin medios técnicos para satisfacerlas a la larga. China poseía,

aparentemente, casi todos los medios, en la época de Cheng-Ho, de la exploración planetaria, cuando se replegó sobre sí misma [1]. El órgano chino no creó la necesidad. Asimismo faltaban algunos medios a la Cristiandad latina del siglo XIV. La necesidad mediterránea acabó por crear el órgano. Éstas son las dimensiones del problema.

1. La tierra y el agua

La historia que nos hemos propuesto es la historia de las técnicas, esta rama hoy en día bien diferenciada del gran árbol fuerte y viviente de la historia de las ciencias. Ello no deja de tener sus ventajas, pero también sus peligros. La técnica es un campo en el que uno se pierde fácilmente. Por lo tanto, no hay que olvidar nunca los contextos, ni los conjuntos.

La expansión europea fue una expansión marítima. La configuración de la Europa antigua, ese Mediterráneo truncado, cerraba cualquier otra salida. Debemos remitirnos al hermoso mapa realizado [2] por Jacques Bertin (cf. mapa núm. 5). Cerrada al Este por la tundra, la taiga, la estepa de los mongoles y el semicírculo planetario de los desiertos, la Cristiandad latina se abría tan sólo sobre el mar. Verdad humana, verdad aproximativa, naturalmente. Antes de desembocar directamente en el Océano, el Mediterráneo había tenido contactos con Asia y, a través del Sáhara, con África. Contactos que permanecían sin duda por debajo del umbral tan difícil de discernir de la comunicación significativa [3]. Además, no existía red de comunicaciones marítimas independientemente —pensemos en las dificultades de aprovisionamiento de las flotas en Sevilla— de un conjunto de comunicaciones terrestres divergentes de un puerto, puesto que, en un principio, convergían en él [4]. Con el pretexto verdadero de que la expansión europea fue marítima, se ha perdido de vista una evidencia: no es posible estudiar las comunicaciones marítimas sin plantear la relación, primero, de la tierra y del agua. La cuestión fue largamente debatida en 1965, en Viena, en el Congreso de las Ciencias históricas. Es suficiente dejarse llevar por la larga ponencia que constituye la contribución esencial del VII Coloquio de historia marítima [5].

1. La tierra

Primer problema, quizás el más importante: los diferentes ritmos de evolución de los transportes terrestres y marítimos. De ahí el error corriente. Se subestima la importancia de los transportes terrestres en el momento de la mutación de los grandes descubrimientos,

dada su situación en un plano relativamente estancado. *Las técnicas de los transportes terrestres habían cambiado, antes de la época en cuestión. Volvieron a cambiar, después.* Del siglo XIII al XVI por lo tanto, *las tijeras se abren cada vez más ampliamente, entre la tierra que se había movido ayer, y el agua que se mueve hoy.* Así pues, constante relativa del siglo XIII al XVI de las rutas europeas [6].

a) *Mutación ayer.* Sobre todo, los transportes terrestres contribuyeron de un modo decisivo al gran cambio técnico de la Edad Media, al *take off* de los siglos XI y XII. Problema delicado de atalaje, problema delicado de herraje [7]. Es difícil no dar razón, en sus grandes líneas, a Lefebvre des Noëttes, sean cuales fueren las reservas que se le hayan podido hacer [8]. En los alrededores de los siglos XI y XII se realizó en la Cristiandad latina la vulgarización de la collera [9] y del herraje de los caballos: tan sólo entonces se adquirió verdaderamente la plena domesticación de la fuerza muscular del caballo. Tenemos de ello una prueba indirecta en la aparición y generalización de la carreta de cuatro ruedas, ese instrumento potente, infinitamente más seguro que la antigua carreta de dos ruedas. Apareció en el siglo XII y acabó de imponerse en el siglo XIII [10]. Hacia 1250, la carreta de cuatro ruedas desplazó, más o menos definitivamente, a la incómoda de dos ruedas. ¿Acaso tales transformaciones no militaron en favor de una mejora de la red de comunicaciones? Una vez más, encontramos la gran revolución de los siglos XI y XII que terminó con las magníficas realizaciones del siglo XIII, llevadas a la cumbre de la rica marea humana.

b) *El camello, el dromedario.* Ello en los países templados de la Cristiandad occidental. La mutación de las técnicas del transporte en las zonas áridas era cosa ya lograda, ligada a la invasión del camello en las regiones esteparias y frías de Asia, del dromedario en los desiertos calientes de África y del Oriente Medio [11]. El punto de flexión de las transformaciones se situaría en el siglo VIII. Camellos y dromedarios recorrían, a razón de diez horas de marcha, de 35 a 40 km diarios con 50 kg de carga. Hacían falta 20 dromedarios, y de ocho a diez semanas, para hacer pasar una tonelada a través del Sáhara. Sea cual fuere la debilidad del medio y el rendimiento extremadamente bajo, la franja desértica que limita, al Sur, al Sudeste y al Este, el espacio mediterráneo había empezado a ser, a partir de los siglos VIII-X, un poco menos hermético de lo que fuera en el curso de los milenios precedentes, desde que se precipitó el proceso de desecación y por ende de desertización.

c) *Mutación mañana.* Esquematizando, podemos anotar que la gran revolución de los transportes terrestres había acabado cuando empezó la mutación de los transportes marítimos. Más allá, nada

fundamental antes de mediados del siglo XVIII[12]. Todo lo más se puede anotar el perfeccionamiento y la generalización progresiva de las llantas de las ruedas entre finales del siglo XVI y mediados del XVII. Nada antes de la gran revolución de la «calzada del Rey», la construcción de las grandes redes de carreteras, un poco más temprano en Inglaterra y en Francia que en otras partes, antes de la gran revolución de los canales en la Inglaterra de los años 1740-1750. Las técnicas estaban momentáneamente estancadas en un grado de evolución, frente al descubrimiento del mar en los siglos XIII, XIV y XV. Digamos que la revolución del mar comenzó cuando finalizaba por cinco siglos la de la ruta terrestre.

2. La tierra o el agua

La apertura de las tijeras —al evolucionar el mar más aprisa— no modificó sensiblemente algunas constantes. El mar era infinitamente más económico. La tierra[13] puede ser más rápida y más segura[14]; los medios son un poco más significativos, ya que la amplitud entre tiempo largo y tiempo corto es aquí un poco menos amplia. Muy *grosso modo*. Una vez establecida la regla de la mayor rapidez del mar sobre la tierra, Jacques Heers anota, con razón[15]: «Sobre todo en los países mediterráneos, la ventaja de la ruta marítima sobre la de la cornisa fue siempre flagrante, y podríamos citar, en diversas épocas, muchos ejemplos. Los países con el litoral accidentado, muy a menudo no tienen otra circulación que la que permite el mar. En el siglo XVI y más tarde aún, Génova ordinariamente estaba unida con La Spezia sólo por mar; Montaigne habla de estas *cuarenta millas de caminos muy malos y muy montañosos llenos de piedras, de precipicios, de malos albergues y muy poco frecuentados.* En todo el recorrido del Mediterráneo, las rutas de la costa, demasiado lentas y peligrosas, fueron prácticamente abandonadas». Una cosa es segura: una sorprendente estabilidad de las estructuras impregnó los transportes terrestres[16]. Esta estabilidad contrasta con las técnicas del mar.

2. El mar: el navío

La mutación de las técnicas del mar fue, ante todo, la mejora progresiva del utensilio de transporte: el navío. El cambio comenzó en la encrucijada de los siglos XII y XIII. Podemos imaginar que la mejora de los transportes terrestres contribuyera a la puesta en movimiento de las técnicas navales. Se produjo en los marcos rígidos de opciones antiguas. El hecho estructural mayor siguió siendo la

oposición entre dos utensilios largo tiempo yuxtapuestos antes de la interpenetración de las técnicas. El navío largo de remos era móvil, dueño de su ruta, relativamente rápido pero débil portador; el navío redondo, de vela, era poco manejable, lento, grande y portador económico.

1. La galera

La galera es un muerto al que no se acaba de matar. Alcanzó su punto de perfección técnica en los siglos XIV y XV, en el momento de su irremediable condenación. «Construida por hábiles carpinteros [17], que utilizaban juiciosamente maderas seleccionadas, su casco era una obra maestra de ligereza y es dudoso que seamos capaces de hacer algo mejor.» El punto débil era el motor. Para paliar el inconveniente se emprendieron reformas en el casco. Serían necesarios siglos para que la experiencia mediterránea se difundiera

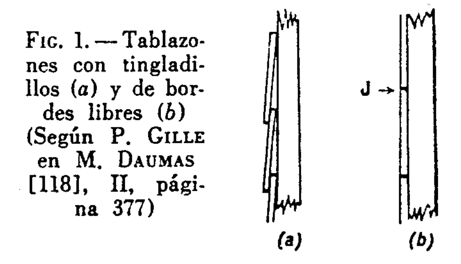


Fig. 1. — Tablazones con tingladillos (*a*) y de bordes libres (*b*) (Según P. Gille en M. Daumas [118], II, página 377)

a través de las canteras del Atlántico. El Norte entablaba en forma de tingladillo [18] por lo menos hasta el siglo XIII, mientras que el Mediterráneo yuxtaponía las planchas sin superponerlas (cf. fig. 1). Según los sellos, las planchas de los *koggen* hanseáticos del siglo XIII estaban unidas como las de los *drakkars* (cf. fig. 2) [19]. El borde liso contribuía a la fuerza de penetración de la fina galera. Pero, ¿cómo superar el *handicap* del motor muscular? Los milagros técnicos de la galera ya no servirían, a partir del siglo XIV, sino anexionados progresivamente al velero transformado en carabela. «Eran necesarios unos 12 hombres —anota el comandante Denoix [20]— para proporcionar una fuerza de un caballo durante un tiempo limitado y una chusma de 150 hombres ocupaba cerca de 250 m². Sobrecargada y embarazada por su motor, la galera no podía ser sino un aparato mediocre: sin embargo, para la guerra tenía una ventaja indiscutible al convertir sus remeros en combatientes. A principios del siglo XV, la galera de

comercio clásica, armada con 25 bancos de tres remeros por banco, tenía 40 m de largo, 5 m de ancho, 1,75 de cavidad; llevaba menos de 100 toneladas y, a remo, podía alcanzar 4 o 5 nudos. Convenía para el transporte de fletes de valor y para el de peregrinos, carga molesta pero de poco peso.»

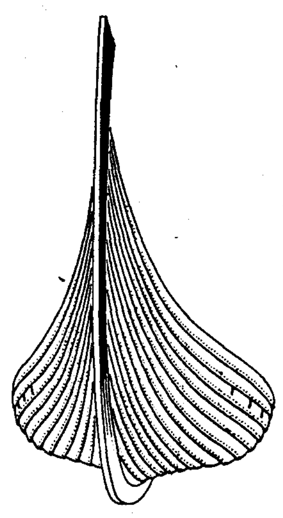


FIG. 2. — Las «Kogge» del Norte estaban trabadas como drakkars

(*a*)
(Según [207], pág. 22, lámina 1, la nave de Gokstad)



(*b*)
([207], lámina III, *a*, sello de Sandwich)



(*c*)
([207], lámina III, *b*, sello de Winchelsea)

En la galera de transporte mediterráneo, el motor muscular, reducido al papel de complemento, retrocedió ante la vela. El nuevo tipo «propuesto por síntesis», resultó, pues, de la reducción de los largos de 8 a 6,8 y finalmente a 6 [21]. Hubo aumento de peso por remero de 0,68 a 1,35 y después 2,80 t [22], en detrimento de la velocidad y de la manejabilidad. «Sucedió incluso —en el siglo XV— que el

capitán dejaba los remos en el puerto, ya que apenas podía utilizarlos.» El navío resultaba estable, ya que el puente estaba a ras de agua, adaptado a las olas cortas y duras del Mediterráneo, y no al alto oleaje del Océano. El navío cargaba relativamente poco en cala, casi únicamente en el puente sin temor por el equilibrio en razón de su metacentro diferencial elevado. Rápido en el combate, en versión de guerra, la galera resultaba lenta como navío de comercio. En distancia-tiempo el Mediterráneo de los siglos XIV y XV no tenía que envidiar gran cosa a lo que sería en el siglo XVI el más cercano Atlántico de la Carrera de Indias. «Entre [24] Venecia y Jaffa se contaban de 40 a 50 días; las escalas eran numerosas. Hacia Alejandría, el viaje duraba 5 meses, las escalas eran menos numerosas y las naves habrían sido más ventajosas, pero Venecia les prohibía cargar especias.» Fuera del espacio mediterráneo, la ventaja de la galera desaparecía. «La flota de Flandes [25], saliendo de Venecia en abril para Londres, Brujas, Amberes, con numerosas escalas, estaba de regreso en diciembre. Sólo el monopolio permitía a las galeras mantenerse en estos trayectos donde no tenían ventaja sobre el velero. En 1509, una galera, favorecida por el tiempo y las circunstancias, realizó sin escala el viaje Southampton-Otranto en 31 días, o sea 50 millas diarias, lo que no tendría nada de extraordinario para un simple velero [26].»

Grandeza, apogeo y decadencia de la galera. Podemos seguir estas etapas en Venecia. Veamos las galeras mercantes de la Serenísima, según el estudio de Alberto Tenenti y Corrado Vivanti, según los mapas y los gráficos, sobre todo, del Laboratorio de Jacques Bertin. La promoción económica de la galera como instrumento mercante se sitúa a fines del siglo XIII, en el clima peligroso de las relaciones marítimas en el Mediterráneo. «El gobierno veneciano [27] convencióse paulatinamente de la necesidad de emplear, en las rutas principales del comercio de la Serenísima, un navío suficientemente equipado para la defensa contra los posibles ataques enemigos. De ahí el proyecto... de hacer intervenir el Estado en los tráficos marítimos, asociándole... los armadores privados. Resultado de esta colaboración —la del Estado y de los ricos armadores—, la galera *da mercato* se reveló pronto como el barco que mejor garantizaba la seguridad de la navegación y era apto al mismo tiempo, si llegaba el caso, para responder a las exigencias militares.»

Después del Mediterráneo, la red se extendió a lo largo de las costas atlánticas de la Península ibérica, de Francia y, por la Mancha, hasta Inglaterra y Flandes. El apogeo de la galera mercante veneciana se sitúa en la primera mitad del siglo XV. El sistema se derrumbó en el último cuarto de siglo: sobrevivió penosamente hasta 1534.

La galera libró, pues, un largo combate de retaguardia antes de

ser relegada a funciones sólo militares en el Mediterráneo [28]. La experiencia de las galeras *da mercato* se inscribe en el marco de una coyuntura difícil.

2. El velero

La galera estaba, en su conjunto, mejor construida que el velero. El barco redondo acabó por apropiarse las técnicas superiores del barco largo de remos, objeto de lujo, al servicio del Estado. Imitaría el casco de la galera.

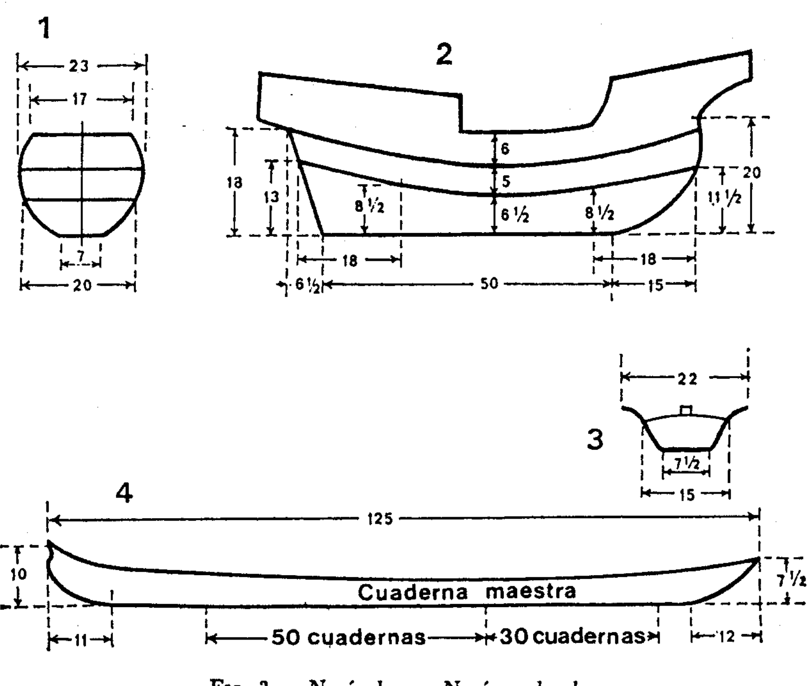


Fig. 3. — Navío largo. Navío redondo (Según F. C. Lane [226], pág. 3)

La mutación del navío redondo movido por el viento se produjo en el siglo XIII, en la época en que el aumento del número de hombres y por lo tanto de las necesidades, de los recursos y de la inteligencia, ofrecía todas las posibilidades de éxito y permitía todas las osadías.

«Los navíos de la Antigüedad griega [29], más tarde grecorromana, que llevaban corrientemente 260 toneladas de mercancías, o sea, de unas 500 toneladas de desplazamiento, tuvieron una vela única cua-

drada, sin contar el dolan, vela de maniobra por excelencia.» Ventrudos, macizos, sin ninguna autonomía en cuanto a la dirección del viento, sin libertad de maniobra, expuestos sin defensa a los ataques de los piratas —de ahí la necesidad de las escuadrillas de galeras protectoras—, eran, sobre todo, de una lentitud extrema.

a) *El problema del timón.* Este instrumento tradicional estuvo entorpecido por la debilidad del motor y la insuficiencia de los medios de dirección. Alrededor de este doble problema técnico, ¡una verdadera guerra de religión! El comandante Lefebvre des Noëttes, al que no se rendirá nunca la suficiente justicia, ha privilegiado el descubrimiento y la generalización del timón de codaste, y Louis Guilleux de La Roërie [30], por reacción, la diferenciación del velamen. Las dos transformaciones llegaron unidas, con la preeminencia, sin duda, del timón. Con los remos colgantes atrás, en el Mediterráneo, e incluso con el timón lateral único de los marinos del Norte, el velero era, sin remeros, imposible de gobernar. La gran innovación, en estas condiciones, tuvo que ser, como quería Lefebvre des Noëttes, el principio de la palanca aplicado al timón. China precedió a Europa en un buen milenio. Excavaciones efectuadas en 1957 «por el Museo provincial del Kuang-tung [31] y la Academia Sínica, en tumbas de época Hu Han (siglos I y II d. J. C.) en la misma ciudad de Cantón», pusieron al descubierto «un magnífico modelo de navío en cerámica, que muestra la existencia, mil años antes de su atestiguación en Europa, de un timón axial, antepasado del timón de codaste». El argumento arqueológico es irrefutable, aquí, en la medida en que está apoyado por un conjunto impresionante de textos y de anotaciones filológicas convergentes. Podemos contar con la demostración de Needham. Sin embargo, el timón axial con pivote de la China antigua, incluso perfeccionado en timón axial con pivote y calado [32], no es, propiamente hablando, nuestro timón de codaste. Needham parece haber escamoteado la dificultad después de haber separado los datos paradójicos de la tecnología china [33]: «El invento del timón de codaste implica una notable paradoja: ha sido obra de un pueblo cuyos navíos tenían la característica de no llevar codaste». Sobre los navíos occidentales, dos esternones exteriores: un «esternón posterior», y un «esternón anterior» prolongan la quilla. «Sin embargo, el junco nunca ha tenido quilla.» Un fondo relativamente plano unido a las tablazones por una serie de tabiques, o sea, armazones sensiblemente verticales, a las que el azafrán de un verdadero timón podía fijarse fácilmente. En resumen, J. Needham recurre para terminar a la atrevida imagen del «codaste invisible».

Pero el «codaste invisible» no parece permitir (bajo reserva de inventario) un par de palancas tan favorables como el codaste verda-

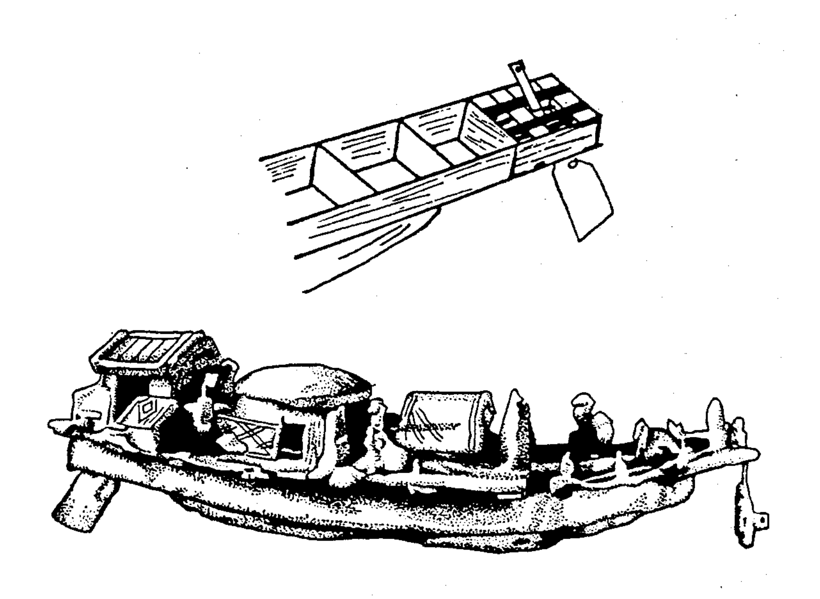
dero fijado al esternón anterior de un navío occidental. Además, el navío chino provisto del «codaste invisible» no tenía quilla; por lo tanto garraba. No se podía gobernar. Sea lo que fuere, en el universo cerrado, el progreso tecnológico occidental, con un intervalo de casi mil años —y es lo único que importa— no debe nada a los trabajos chinos.



(a)

FIG. 4 *a*
Timón de codaste
solución cristiana
(según [207], pág. 22, lámina IX, sello de Elbing, 1350)

¿Dónde y cuándo? Los dos primeros testimonios irrefutables se remontan a 1242 [34]. El sello de la ciudad báltica de Elbing y, mejor aún, la hermosa representación de un timón de codaste que acompaña al Comentario latino del Apocalipsis de la biblioteca de Breslau: pieza maestra de la demostración de Lefebvre des Noëttes; finalmente, menos fáciles de leer, un conjunto de documentos permiten retroceder la fecha de nacimiento del timón hasta los últimos decenios del siglo XII. Observemos el sello de la ciudad inglesa de Ipswich, puesto en servicio hacia 1200. Brindley ha logrado discernir los ligamentos de hierro de un timón de codaste. Las pilas bautismales de la catedral de Winchester y las de Zedelghem son anteriores. Estos navíos grabados son debidos a artesanos de Tournai. Datan de los alrededores de 1180. J. Needham anota la simultaneidad en diez años poco más o menos del timón de codaste y del compás, para reivindicar un origen chino. Parece que la hipótesis debe ser descartada: el timón axial con pivote, solución china, es diferente del pivote fijado al codaste, solución nórdica. Solución de mar difícil, solución de tormenta y de mal tiempo. La larga serie de *graffiti* y de sellos permiten responder a la pregunta: ¿dónde? Veamos primero Inglaterra y Flandes, el mar estrecho (Mancha y mar del Norte) con fuertes corrientes, con fondos movedizos y peligrosos, de intenso tráfico. Alrededor de la *narrow sea*, numerosos hombres y así, pues, inteligentes, inventivos e ingeniosos. Aparecido al Oeste, en el mar del



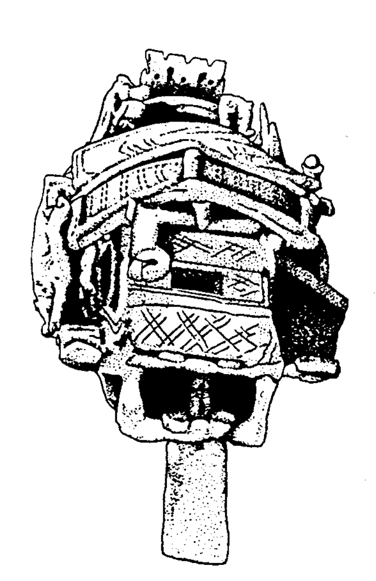


FIG. 4 *b*, *c* y *d*
Timón axial con pivote
solución china
(Según J. NEEDHAM en
[209], pág. 123)

Norte, el timón de codaste se propagó y perfeccionó más al Este, en el Báltico. He aquí el manuscrito de Breslau y los sellos de Stralsund, Wismar, Kiel, Stabbekjöbing. La España cantábrica fue alcanzada a fines del siglo XIII, debido a sus frecuentes comunicaciones con el Norte. 1282-1297 son, aquí, jalones seguros. «Esta fecha bastante prematura —hace resaltar Bertrand Gille [35]— explicaría tal vez el término timón *à la bayonnaise* con que este tipo de timón sería conocido en buena parte de Europa.» El Mediterráneo, dominio de navíos de remo, fue alcanzado más tarde. No antes del siglo XIV.

b) *Los mástiles, la vela.* Retengamos la imagen de un navío gobernado, provisto de un mejor motor. El motor es el viento, y la vela, el medio de servirse de él. Existe una relación evidente entre el paso de la vela única sobre un mástil único al velamen múltiple y equilibrado sobre varios mástiles y el timón axial de codaste. En otro tiempo se negó tal aserto. Recientemente, el comandante Denoix ha tenido el mérito de establecerlo [36].

El obstáculo, en relación al aumento de tamaño de los navíos y el progreso técnico, fue durante mucho tiempo la dimensión de la vela. Las técnicas textiles no permitían sobrepasar determinadas superficies. Quinientos metros cuadrados era el máximo para la vela cuadrada, 300 m^2 para la vela latina, la vela triangular. En estas condiciones no se podía en modo alguno sobrepasar las 500 toneladas con un solo mástil. Los monstruos del siglo XV, que alcanzaron quizás 1000 toneladas, eran navíos de varios mástiles. Y eran monstruos. Pero dejemos las excepciones; perfeccionado el utensilio gracias al velamen múltiple y al timón que reposaba sobre el principio de la palanca, el gran navío transportador tenía por término medio entre 250 y 300 toneladas, y se repartía sobre un abanico de 150 a 500 toneladas.

Una rica iconografía permite resolver casi todos los problemas. «... un casco de formas potentes [37], fuertemente arrufado». En la proa, una plataforma en roda salía cada vez más del estrave. He aquí la roda de la carraca. Otra característica: el desarrollo de las superestructuras. En la popa, el castillo, cada vez más grande, llegaba casi hasta el palo mayor. La roda delantera servía, según la hipótesis formulada por el comandante Denoix, «no para el abordaje sino para las maniobras del áncora». Estos navíos demasiado pesados «no embarrancaban, y pocos muelles les eran accesibles». Obligados a mantenerse con sus anclas, llevaban, normalmente, seis u ocho. La roda, en ausencia del cabestrante, servía para la maniobra de levar anclas.

«La arboladura —anota también el comandante Denoix— incluía esencialmente un gran mástil sobremontado de una cofa en forma

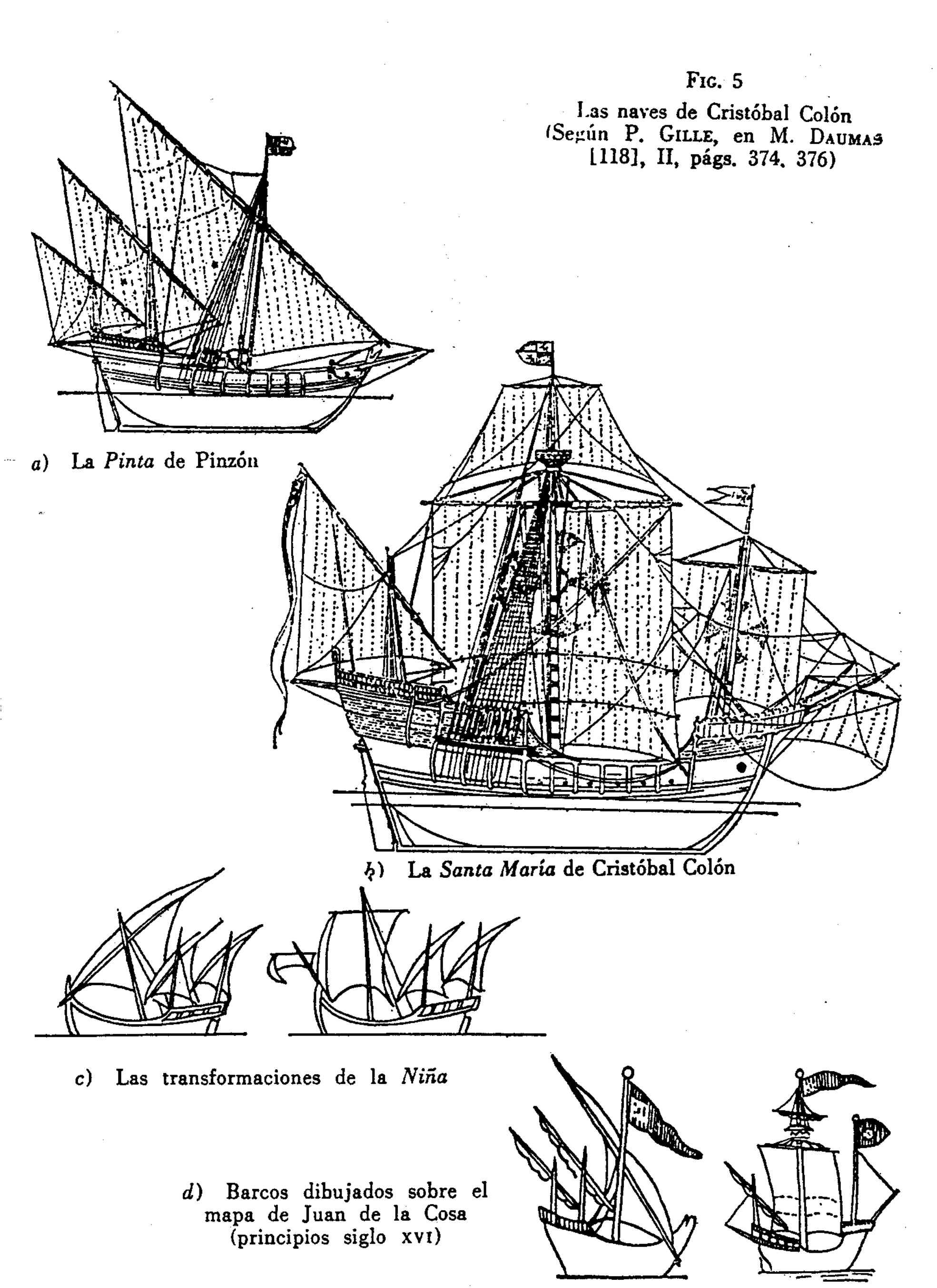


FIG. 5
Las naves de Cristóbal Colón
(Según P. GILLE, en M. DAUMAS [118], II, págs. 374, 376)

a) La *Pinta* de Pinzón

b) La *Santa María* de Cristóbal Colón

c) Las transformaciones de la *Niña*

d) Barcos dibujados sobre el mapa de Juan de la Cosa (principios siglo XVI)

de nido y con una enorme vela cuadrada, y en la popa un mástil pequeño con una vela latina o cuadrada. Bajo la gran vela... bonetas y, en la cofa..., una minúscula vela cuadrada. El bauprés no llevaba cebadera antes de los primeros años del siglo XVI; a menudo se colgaba de él un anclote.» En un navío de gran transporte y de transporte lento, la vela era cara y seguía siendo frágil. «La gran vela bien sostenida con las escotas y las amuras, y además con su escota central fijada a una relinga central aseguraba por sí sola la propulsión.» Las pequeñas velas sirven para la maniobra. En estas condiciones, a principios del siglo XV la autonomía de ruta del gran navío no sobrepasaba de 500 a 600 millas. Con lo cual respondía perfectamente a las necesidades económicas de la época.

3. El utensilio del descubrimiento: la carabela

Así pues, hizo falta forjar el utensilio especial de los grandes descubrimientos. He aquí la carabela. Esta joya ibérica, esbozada a principios del siglo XV, alcanzó su punto de perfección a principios del XVI. No es indiferente que naciera en la costa atlántica de la Península ibérica, en el punto de intersección de las técnicas del Norte (las técnicas del navío redondo, pesado, robusto y de gran transporte) y las del Mediterráneo, dominio del navío largo, de casco liso, caro pero hábil maniobrador.

a) *Características.* Hasta el cabo Bojador, el descubrimiento del siglo XIV recurrió normalmente al pequeño material del cabotaje tradicional, de 30 a 50 toneladas. Estas pequeñas unidades navegaban a vela y a remo y se alejaban poco de la costa. Franqueado el cabo Bojador, ya no fue posible contentarse con este instrumento primitivo e inadaptado. Portugal y la España atlántica elaboraron el utensilio: la carabela. Primera innovación técnica, la carabela era un velero largo. Los navíos de gran carga del siglo XIII, por ejemplo, la *Kogge* báltica (última nacida de la familia) tenía una relación entre eslora y manga de 2 a 2,5 aproximadamente [39]. En las galeras y las liburnas romanas esta relación era de 5 a 7. Ahí estaba el secreto de la velocidad y de la manejabilidad. La carabela se presentó con una relación media eslora-manga que oscilaba entre 3,3 a 3,8. Segunda característica: el refuerzo del motor por el refuerzo de la superficie del velamen. Tercera característica: el aumento de la manejabilidad por el uso simultáneo de la vela cuadrada, motriz, y de la vela latina triangular para la maniobra. En el siglo XVI hubo un retorno ofensivo de la vela cuadrada, más robusta, más fácil de tejer y mejor portadora, gracias a las bolinas que permitían conservar el ángulo del velamen

con relación a la ruta cada vez más agudo, por lo tanto avanzar en el viento con un ángulo muerto cada vez más reducido.

Sin embargo, lo que se ganaba en velocidad, en autonomía, en independencia relativa con respecto al viento, a las corrientes, a los bajos fondos, se perdía en posibilidad de transporte y, por lo tanto, en precio de coste. La carabela era un utensilio perfeccionado pero relativamente caro.

b) *La utilización para el descubrimiento.* «El problema del descubrimiento —como ha expresado el comandante Denoix [40]— consiste en disponer de un navío manejable, de poco calado, susceptible de encallar sin peligro, que pueda embarcar una tripulación suficiente y, sobre todo, capaz de mantenerse durante mucho tiempo en el mar y en todo tiempo.»

El término tripulación y víveres alcanza, en estas condiciones, una importancia tal que prácticamente condiciona la evolución de los navíos de descubrimiento y fija sus características.

La ración diaria por hombre, en los siglos XV y XVI, comprendía de 1,5 a 2 libras de galletas, 0,5 a 1 libra de carne salada, buey, cerdo, bacalao y queso, un cuarto de libra más o menos de arroz o de legumbres secas, 1 litro de agua dulce, 3/4 de vino, 1/20 de vinagre, 1/4 de aceite. Cuatro meses de víveres y un mes de agua, sobre estas bases, pesan 500 kg por hombre. En el tráfico regular de la Carrera, en el siglo XVI, el peso de víveres por hombre oscilaba entre 800 y 900 kg en la salida. Estas impresionantes cifras no son nada si pensamos en las necesidades del descubrimiento [41]. Cristóbal Colón había cargado 15 meses de víveres, 6 meses de agua, 130 kg por hombre; Vasco da Gama, 3 años y seis meses, 2600 kg por hombre. El *Espoir-en-Dieu*, de Dieppe, en 1505, 2100 kg. El equipo para el descubrimiento suponía, además, una sobrecarga de hombres: el doble poco más o menos de la tripulación normal. Con 15 hombres de tripulación, un navío de 30 toneladas, en navegación europea, perdía 7,5 toneladas de espacio para la tripulación y sus necesidades. Armado para el descubrimiento, o sea, con 30 hombres, las 39 toneladas de carga necesaria a los hombres en víveres y en agua absorbían la totalidad de las 22,5 toneladas de espacio disponible. El comandante Denoix resume muy bien la progresión en estos términos [42]: «Un navío de 60 toneladas, armado para el descubrimiento, con una cifra reducida de dos toneladas por hombre, veía, con una tripulación de 20 a 35 hombres, cómo el término tripulación y víveres pasaba de 16 a 70 toneladas, absorbiendo exactamente el peso disponible para la carga». La carga completa de la carabela preparada para el descubrimiento era, pues, totalmente absorbida por la tripulación y sus necesidades. La carabela, desde este ángulo, se comportaba

como una galera. «El navío de 100 toneladas, armado con 30 hombres, o sea, 15 toneladas, dejaba un disponible de 5 toneladas cuando estaba armado para el descubrimiento con 50 hombres.» La aplicación de esta regla permite deducir el tamaño óptimo de la carabela de descubrimiento: 100 toneladas por término medio, entre 80 como mínimo y 130-150 como máximo. Si la distancia se prolongaba o si las dificultades de la exploración costera obligaban a utilizar pequeñas carabelas de unas sesenta toneladas, se imponía recurrir a la solución, a menudo empleada, de los navíos de carga de complemento. Para esta tarea, se recurría al material clásico de transporte, la nave corriente de 200 a 350 toneladas.

Este navío ligero era un navío rápido. Gracias a la multiplicidad de los mástiles y, por lo tanto, con un centro de velamen muy bajo, las carabelas podían llevar un velamen importante. Con el viento del lado de popa, se acercaron a las marcas absolutas de velocidad propias de los veleros, de los *clippers* del siglo XIX. Entre las lentas naves de la Edad Media cristiana y el material del descubrimiento, preparado por Portugal durante el siglo XV, se interpuso el cambio fundamental de la velocidad. Desde este ángulo, ningún proceso era ya posible entre 1500 y 1750. Durante dos siglos y medio, el velero chocó contra el muro de una velocidad absoluta, alcanzada por carabelas que, desde las islas de Cabo Verde a las Antillas, con el alisio de popa, atravesaban el *golfo* en 21 días. Antes del vapor y de la hélice, nada mejor se podía hacer.

Con el viento de popa, mejor aún, con el viento del lado de popa, se da el caso de las Canarias a las Antillas cuando se navega a favor del alisio; con todo, contra el viento, la carabela no era todavía el instrumento perfecto. Le faltaba una quilla, y lo que ganaba en velocidad lo perdía en deriva. «En diciembre de 1494, Colón remontó 32 millas en 25 días en la costa de Haití; ... en agosto de 1502, con buenas carabelas especialmente elegidas, remontó contra el alisio 170 millas en 28 días. En las mejores condiciones, podían avanzar a milla y media por hora sin tener en cuenta la pérdida en las viradas de bordada...» Esta operación agotadora, peligrosa, necesitaba gente y mucho tiempo [43]. Por otra parte, otro freno mucho más temible limitaba las posibilidades, teniendo en cuenta una fuerte deriva muy difícil de apreciar: la casi imposibilidad en el viento de una estima correcta. La carabela era un utensilio maravilloso, pero, ¿cómo utilizarlo?

3. La navegación

He aquí planteado el problema, mucho más difícil, apasionado y apasionante del nacimiento y la difusión de la navegación astronómica.

1. Datos del problema

Hace diez o quince años, a principios todavía de los años 50, se podía, legítimamente, desesperar de poder esclarecer el problema alguna vez. Actualmente, gracias a los historiadores de las ciencias y de las técnicas del mar, que han estudiado incansablemente la amplia documentación confusa [44], se esboza una línea razonable, todavía un poco débil, que nos esforzaremos en precisar.

a) *La navegación astronómica. Un gran debate.* Es necesario recordar los términos clásicos de un debate tradicional. ¿La navegación astronómica? ¿Quién? ¿Dónde? ¿Cuándo? ¿Cuáles fueron sus relaciones con los grandes descubrimientos?

La navegación astronómica determina el punto en el mar por un conjunto de cálculos que reposan sobre la observación exacta, con la ayuda de instrumentos, de la posición de los astros y del sol. Los historiadores portugueses han reivindicado para su país el mérito del descubrimiento. Tradicionalmente, han situado este cambio fundamental en los alrededores de los años 1430-1440, y atribuyen su mérito al príncipe Enrique el Navegante. Han pensado que existía entre este progreso decisivo de las ciencias y los grandes descubrimientos una relación de causa a efecto. Dos grandes historiadores, de ayer y de hoy, Jaime y Armando Cortesão, han defendido esta tesis. Un tanto esquemáticamente, podríamos llamarla la tesis portuguesa.

Es fácil criticarla, invocar el silencio de los textos, descubrir las peticiones de principio y los círculos viciosos en que se encierra. Se ha puesto en ello, por una y otra parte, más pasión de la necesaria. Los historiadores portugueses no carecen de excusa, ya que han visto escamotear, con una rara mala fe y en desprecio de la verdad, la parte primordial de su país en el proceso de expansión planetaria de la Cristiandad latina del siglo XV.

El estudio de los progresos de la navegación y de sus relaciones con los grandes descubrimientos plantea un conjunto de difíciles cuestiones de método.

Es necesario atenerse a la letra de los textos, abstenerse de conjeturar sobre cuanto no lleve fecha, o bien construir puentes, o sea, hipótesis verosímiles a partir de datos seguros: por ejemplo, etapas del descubrimiento, extensión de las navegaciones. Entre una historio-

grafía benedictina maurista, en el mejor sentido de la palabra, que no presenta nada que no esté debidamente establecido por un testimonio encontrado, y los tinglados posibles de una construcción teórico-deductiva, la elección no siempre es fácil. En el seno mismo de la escuela portuguesa, las dos posiciones extremas tienen sus respectivos mantenedores en Duarte Leite (lado escéptico, seguido por Vitorino Magalhães Godinho) [45] y en Jaime Cortesão [46] (lado teórico-deductivo). El debate permanece abierto desde hace algo más de un siglo, y el tono no ha decaído todavía. Jaime Cortesão, en 1960, estigmatizaba [47] duramente las gestiones prudentes de sus adversarios. La hipercrítica ha llegado a sufrir de pronto la condena de los defensores de la escuela negativa, quienes la acusan de «medir la grandeza de los proyectos y de los pensamientos del prójimo a escala de su propia mediocridad»; pero el argumento siguiente tiene peso: «Dominados como están, los unos por obediencia ciega a la letra de los textos conocidos y explícitos o por el celo rigorista de una estricta y seca certidumbre, los otros por la manía de la contradicción y de la demolición, todos por miedo a interpretaciones audaces, aunque sean lógicas, algunos historiadores caen en el error de escribir la historia como si dispusieran de todos los documentos que han existido o que habrían podido existir» [48].

b) *La tesis del secreto.* Para Jaime Cortesão y los partidarios de la tesis del secreto *(sigillo)*, la pobreza de la documentación disponible deriva de una resolución metódica. Poseedores de grandes secretos, artesanos de un plan ampliamente madurado, los príncipes portugueses son responsables de la disimulación sistemática de los medios científicos empleados para navegar en alta mar. Formulada de este modo y movida por un presupuesto inadmisible, la tesis pierde parte de su fuerza. No existe ejemplo, en la historia, de un secreto guardado mucho tiempo, especialmente cuando es compartido por varios millares de hombres. Mucho más sorprendente, por el contrario, la reflexión de buen sentido de E. G. R. Taylor [49] sobre la incomunicabilidad en la Edad Media del mundo de la técnica y del mundo de la expresión literaria. Guy Beaujouan, en otro orden de ideas, ha subrayado a menudo el hermetismo entre el mundo del mar, sector de una civilización oral, y los logros intelectuales teóricos de la ciencia universitaria. Debemos conceder a Jaime Cortesão que «el historiador no dispone de todos los documentos que han existido», y, mejor aún, que la introducción de una técnica nueva no siempre resultó registrada acto seguido en un testimonio escrito. Por el contrario, debemos abstenernos de deducir necesariamente la adquisición de técnicas nuevas a la vista sólo de ciertos logros. Una ganancia se paga siempre al precio de un retroceso. Los empirismos de la antigua

navegación y la gran habilidad de su utilización permitieron, al final de largos procesos, pruebas de destreza que nosotros seríamos incapaces de alcanzar con medios idénticos.

Conviene, sobre todo, desmitificar la demasiado famosa revolución de la navegación astronómica e introducir para ello el tiempo de los grandes descubrimientos en la historia de la navegación: una historia hecha de largas planicies y de mutaciones, de planicies ascendentes y de escarpaduras.

c) *Reencuentro con las etapas. Inscribirse en la larga duración.* Durante varios milenios, existió el largo tiempo de una navegación puramente empírica, sin la aguja imantada y sin el mapa; existió la navegación de la aguja imantada, del compás, del mapa portulano con los rumbos cruzados en estrellas, que lentamente cedió el sitio, entre fines del siglo XV y fines del XVIII, a la verdadera navegación astronómica: la de las cartas marinas y del punto fácil, rápido, seguro y completo, gracias al cronómetro. En lo esencial, los grandes descubrimientos precedieron a la navegación astronómica, a la puesta en comunicación regular de Europa y los continentes. Se beneficiaron en seguida de los progresos del navío, de la aguja imantada, de la estima y del soporte facultativo de la localización de la latitud (en el último tercio del siglo XV sólo y en la única ruta meridiana de El Cabo). Pero ante todo conviene comprender cuál fue la sorprendente extensión de las posibilidades de un *haven finding art* empírico.

La navegación de altura, en el siglo XV, tenía tras de sí algo más de dos mil años de práctica, en el Mediterráneo y en China. Es casi tan antigua como la propia navegación. Muy pronto se abandonó la vista protectora de las orillas, ya que las orillas eran también las corrientes que arrastraban a la costa, los bajos fondos, los arrecifes y los escollos [50]. Ya en la más alta Antigüedad se navegaba de Grecia a Egipto por Creta sin tener a la vista el trazo de las costas del Asia Menor y de Siria.

d) *Los antiquísimos empirismos.* La antigua navegación de altura duró dos mil años; dos mil años aquí, dos mil quinientos años allá. Era capaz de saltos de mil kilómetros y más, sin otro aparato a bordo que una sonda. Podía leer signos que hoy se nos escapan por falta de entrenamiento: el color del agua, la profundidad y la naturaleza de los fondos, el vuelo de los pájaros, las estrellas al salir y al ponerse el sol. Paul Adam, en una brillante comunicación [51], ha hecho resaltar vigorosamente las posibilidades de estas viejas técnicas. Los polinesios, sin otro recurso, navegaron en un círculo de 3500 km de radio. «... Los polinesios [52] se encontraban en las islas Hawai mucho antes de la llegada de los europeos», a principios

de la era cristiana. La distancia recorrida de Tahití a las Hawai y de las Marquesas a las Hawai es de algo más de dos mil millas. La vieja navegación de altura puramente empírica no puede ser estudiada y comprendida sino en un marco geográfico bien delimitado. A diferencia de la navegación, semiempírica, semicientífica, de los siglos XII y XIII y, *a fortiori*, de la navegación astronómica que debía nacer en el siglo XV, sus poderes sólo son válidos en un marco estrechamente limitado y firmemente reconocido. Pero, ¿carece de eficacia? «Es necesario olvidar —recuerda Paul Adam— nuestra ciencia y ponernos en el lugar del campesino o del pescador que nunca lleva reloj, pero que siempre sabe la hora a un cuarto de hora más o menos; no sabría exponer las leyes de los movimientos celestes, pero tiene, si así puede decirse, el cuerpo y el sol que marchan según el mismo ritmo... Serie de trucos a menudo convertidos en automáticos, que no se deben a la existencia de un sentido relegado por nuestra civilización científica, sino que constituyen la suma de múltiples experiencias prácticas.» Hubo medios para hallar la polar; otros, incluso, debieron de permitir hallar aproximadamente el Norte cuando la polar describía un círculo mucho más amplio alrededor del polo real [53].

Primera regla: esta navegación empírica llegó a un grado de eficacia y de precisión que apenas podemos imaginar. Los vikingos, que extendieron su dominio hasta Vinland alrededor del año mil (desde Noruega, hasta el nuevo Brunswick, pasando por Islandia y Groenlandia en una época en que los hielos descendían mucho menos al Sur que hoy), ignoraban incluso la aguja imantada.

2. La segunda época de la navegación. El rumbo. La aguja. El portulano

América, la verdadera, no la del Norte que se rozó sin saberlo, el descenso a lo largo de las costas de África y la *Volta*, cada vez más atrevida, a través del gran océano, exigían de principio otra cosa. Una gran mutación, situada en el siglo XII, se afianzó en el XIII. Era la navegación del rumbo siempre asegurado, de la aguja imantada y del mapa portulano.

a) *De la aguja a la brújula.* La gran evolución de la navegación no dependía, en efecto, de una sola técnica —la brújula—, sino de un conjunto de técnicas que condujeron de la aguja imantada a la brújula y a su utilización. Las primeras utilizaciones comprobadas de la aguja imantada [54] —«la aguja que indica el Sur»—, se sitúan entre 1086 y 1093, en la cuenca del Mediterráneo, entre 1101

y 1103 en los Anales chinos. Su utilización por parte de los árabes está probada siglo y medio más tarde, en 1243.

Los comienzos fueron modestos: una piedra imantada, algunas agujas que se frotaban vigorosamente y que se hacían flotar sobre un poco de agua gracias a una paja. A principios del siglo XIII, un dispositivo fijaba la caja y la *bussola* asociaba la aguja a una rosa de los vientos de ocho ramas, pronto de 16 y de 32 ramas. El instrumento exigía, a título más que complementario, la existencia de aquellos mapas, que no eran nuestras cartas marinas, sino aquellos portulanos estrellados cuyas líneas eran rumbos de puerto a puerto. El primer mapa astronómico atestiguado, o sea, construido sobre una representación geométrica de los meridianos y de las longitudes, se remonta al siglo II. Es obra de Ptolomeo. Sería reproducido incansablemente. Los marinos, sin embargo, no utilizarían verdaderas cartas marinas antes del siglo XVI. Esto suponía la proyección de Mercator. Esto suponía, sobre todo, que se navegase al punto. La navegación del siglo XIII al XVI fue una navegación a la estima, o sea, al rumbo trazado sobre la carta, a la dirección medianamente mantenida.

Mantener el rumbo era prácticamente imposible con un velero obligado a dar bordadas, caso de no hallarse beneficiado de un buen viento de popa o del costado de popa.

Para que la navegación con brújula diera toda su medida, que no era poca, fueron necesarios tres perfeccionamientos.

b) *Mapas.* Mapas buenos, naturalmente: la técnica nació y se desarrolló en las orillas del Mediterráneo.

Italia vene en primer lugar. Recordemos la *Carta Pisana.* Por otra parte, el taller de Génova que osciló ante todo, desde el siglo XIV, bajo el impulso de Petrus Vesconte, quien firmó buenos portulanos en 1311, 1313, 1318, dos veces en 1320. Después de Petrus vino Perrinus Vesconte en 1320 y 1327. Después de los Vesconte, Opicinius siguió la tradición. Al lado de la escuela genovesa, que formó a Cristóbal Colón, la acreditada y sabia escuela catalana dedicóse además, a instancias del príncipe Juan, a la redacción de un manual de navegación.

c) *El magnetismo.* Era imprescindible además cierto conocimiento de la declinación y de la inclinación. Tenemos, pues, abierto el capítulo del magnetismo. Hasta los estudios de William Gilbert en 1600, el mundo mediterráneo vivió, para lo esencial, de la ciencia del *De Magnete*, de Pierre de Maricourt, el Petrus Peregrinus [55]. El francés Pierre de Maricourt, amigo de Roger Bacon, publicó su famoso tratado, en 1269, en Lucera, cerca de Nápoles. Sea cual fuere su genio —es grande— y pese a una mentalidad precientífica, Petrus Peregrinus de Maricourt «no pudo descubrir la declinación

magnética —mínima sin duda en su época y en la región donde operaba— a pesar de que notaba muy bien la separación entre la estrella polar y el polo celeste», evidentemente más apreciable en el siglo XIII que en nuestros días [56]. Hasta el siglo XV no se comenzó a saber corregir por tanteos sucesivos (pero en rigor, en un lugar dado y para un corto lapso de algunas decenas de años, es posible reemplazar el Norte geográfico por el Norte magnético, y por lo tanto navegar a la estima sin necesidad siquiera de corregir). El eje magnético es suficiente. Un velero, por desgracia, no avanza casi nunca en línea recta. Oscila de bordada en bordada alrededor de una ruta. ¿Cómo dar una y otra vez con la ruta, de la que la nave se aparta fatalmente? El problema capital no era el de la declinación. Problema elemental de trigonometría. Los matemáticos judíos del siglo XIII sabían resolverlo perfectamente.

d) *Las tablas de «martelogio».* La ciencia universitaria, no los marinos incultos; éstos necesitaban que los cálculos les fuesen procurados de golpe. Por una razón que se nos escapa, esas tablas trigonométricas muy sencillas destinadas al uso de los marinos se llamaron *Tablas de marteloio* o *martelogio*. La palabra aparece bajo la forma *martelogium* en un documento genovés de 1390. Hemos conservado algunos que datan del siglo XV, de 1436 y de 1444. Su uso en el Mediterráneo era corriente en el siglo XIV. Un fragmento del *Ars magna* de Ramon Llull, redactada entre 1305 y 1308, atestigua su utilización a principios de siglo. La navegación magnética no data de la brújula, o del compás, esa pequeña mejora aplicada a la aguja imantada, sino de la generalización, a principios del siglo XIV, de las primeras tablas trigonométricas rudimentarias. A este propósito, Guy Beaujouan [58] ve «cierto paralelismo entre la historia de la marina y la de las ciencias teóricas, ya que precisamente en el siglo XIV la trigonometría se separó de la astronomía para constituirse, en Oxford, en disciplina independiente con Richard Wallington (hacia 1326), John Manduith y Simon Bredon. La concomitancia con la puesta a punto de las tablas de *martelogio* merece, pues, nuestra atención».

La brújula, las tablas de *martelogio*: eso para un conocimiento casi científico; una estima segura: eso para el empirismo. Y, sin duda, todo el fondo no relegado de la vieja navegación de tanteo.

e) *La rosa azimutal sideral.* Ahora bien, en el océano Índico se desarrolló paralelamente, gracias al monzón y a la nitidez del cielo tropical, otro tipo de navegación empírico-científica. Vasco da Gama e Ibn Madjib, durante el primer viaje (1499-1500), confrontaron sus méritos respectivos. E. G. R. Taylor y el comandante Teixeira da Mota [58] han fijado firmemente sus contornos. A despecho de las distancias mucho más considerables que se debían cubrir, la tarea del

navegante era relativamente más fácil que en el Mediterráneo y, con mucha más razón, que en el océano Atlántico. La navegación mediterránea culta, basada en la aguja imantada sujeta a una rosa de los vientos de 32 rumbos y asociada a un mapa portulano donde las costas venían indicadas según los 32 rumbos, sólo llegó a instaurarse tardíamente. Estas técnicas sólo serían técnicas de complemento, en realidad tardías. «La más antigua alusión [59] a la utilización de la aguja imantada en la navegación del océano Índico se encuentra en un manuscrito árabe de 1282.» Pero se advierte que era utilizada a la manera antigua, o sea, flotando en la superficie de un líquido. «En otra obra árabe redactada entre 1410 y 1430 se menciona el instrumento en los mismos términos y se afirma que los marinos del océano Índico recurrían a él cuando no podían observar las estrellas. Por consecuencia, no existe mención alguna de una brújula auténtica, es decir, de un instrumento en que la aguja imantada oscila sobre una rosa de los vientos y reposa sobre un eje...» *A fortiori*, con toda verosimilitud, no existía ninguna tabla de *martelogio*. Siempre con la seguridad, gracias al monzón, del viento de popa o del costado de popa, podían, si era necesario, prescindir de la misma [60].

Los árabes en el océano Índico utilizaban la técnica segura y sencilla —cerca del ecuador en noche clara y con amplia experiencia de los lugares— de la *rosa azimutal sideral*... «el rincón Noroeste [61] del océano Índico ofrece la afortunada particularidad... de estar situado en bajas latitudes... con relación a un observador colocado sobre el ecuador, los polos celestes quedan situados en el horizonte, definiendo naturalmente la línea Norte-Sur; y las estrellas al levantarse y al ponerse describen arcos perpendiculares en el horizonte y con azimuts iguales a las distancias polares. Estas circunstancias no escaparon a observadores perspicaces como eran los antiguos marinos del mar de Omán, que supieron hábilmente aprovecharlas para construir su ingenioso sistema de orientación a bordo. De este modo, eligieron quince estrellas con las distancias polares sucesivamente escalonadas que, al levantarse y al ponerse, y juntamente con la línea natural Norte-Sur, definían en el horizonte treinta y dos rumbos. De este modo nació la rosa azimutal sideral, cuyas direcciones recibieron los nombres de estas estrellas, y que es anterior al empleo de la brújula a bordo...». El empleo de la rosa azimutal sideral por la navegación árabe en el océano Índico queda probado a partir del siglo X después de Jesucristo. La navegación árabe en el océano Índico precedió aproximadamente dos siglos, en el orden del progreso técnico, a la navegación cristiana en el Mediterráneo y en los mares limítrofes del Atlántico. Después, la navegación árabe se estancó.

Desde fines del siglo XIII, los recursos del *haven finding art* cristiano fueron de nuevo más amplios y más flexibles.

3. En la cúspide de la segunda época. Navegación preastronómica

Tratemos de la segunda época de la navegación de altura: un complejo empírico-científico flexible, que asoció la brújula, el mapa portulano de 32 rumbos, las tablas de *martelogio*, la localización de la polar y una estima rigurosa, a un conjunto de viejos mecanismos, deberíamos decir trucos, salidos del fondo de dos mil años de experiencia no formalizada.

Cristóbal Colón fue el mayor navegante de esta segunda época. Y todo el descubrimiento pertenece a la misma. Sin embargo, muchos historiadores portugueses siguen siendo contrarios, aún hoy, a esta interpretación. Si dejamos a un lado las pasiones, vemos destacarse fácilmente una línea media. A partir de la segunda mitad del siglo XV, y gracias a los portugueses, las técnicas de la segunda época se enriquecieron con elementos nuevos. El recurso a los astros era más frecuente y más sabio. Se tomaba la medida de la latitud, primero en tierra, después en el mar, para comparar los datos a la estima. Pero, para ello, hacían falta medios nuevos.

a) *En busca de una solución media.* Nos atendremos al estudio, prudente y firme, de Guy Beaujouan [62].

Recientemente se han desenmascarado varias fuentes de errores. A menudo se practicaba, a bordo, lo que Beaujouan designa con el término de astrología naval. Se engloban en este término muchas cosas. Desde la astrología meteorológica, de la que Cristóbal Colón hizo siempre mucho caso, hasta la medida de las horas de noche. Pero recordemos las escuelas de dibujantes catalanes. Desde fines del siglo XIV, varios dibujantes de mapas náuticos fueron al mismo tiempo constructores de astrolabios [63]. «Nada de extraño —anota Guy Beaujouan—, ya que la pieza más delicada del astrolabio medieval era en realidad una especie de mapa celeste». Estos hermosos aparatos servían sencillamente para la astrología judiciaria. Al mismo tiempo caen los argumentos invocados por eruditos tan serios como De Reparaz o, mejor aún, J. M. Millás Vallicrosa [64].

b) *La discutible cronología de las primeras observaciones.* Quedan por resolver algunos puntos serios de las controversias.

En junio de 1455, Alvise de Cadamosto [65], en la desembocadura del Gambia, vio por vez primera la polar del otro hemisferio, la Cruz del Sur. Se hallaba a la sazón por el 13° de latitud Norte, y lo precisó mediante alusión al método de la lanza [66]

El empleo de la lanza como instrumento astronómico (o como medida de ángulo) es sorprendente para aquellos lugares y en aquella época. Guy Beaujouan [67], científico de solvencia, sólo conoce otro ejemplo que data de principios del siglo XIV.

El texto de Cadamosto se presta a dos interpretaciones. Primera: quizá Cadamosto, que conocería el fragmento en que Pierre d'Abano se refiere a la conversación que sostuvo, entre 1293 y 1310, con Marco Polo [68], «creyera que la constelación en forma de saco [69] era la misma que había observado en África; la *lancia* no sería en ese caso sino una mala reminiscencia literaria».

«Otra interpretación [70]: existía, en 1455, en los medios náuticos portugueses, un conocimiento más preciso de lo que podemos imaginar de las técnicas aplicadas por los pilotos del océano Índico», y, en especial, de esta famosa rosa azimutal sideral [71] tan bien estudiada por E. G. R. Taylor y el comandante Teixeira da Mota. Guy Beaujouan aparta con prudencia la segunda hipótesis. Nos cuesta creer que una tal adaptación fuese posible cuarenta y cinco años antes del viaje de Vasco da Gama. También es difícil admitir que Ibn Madjib hubiera podido enseñar algo a Vasco da Gama en el primer enlace portugués directo de Sofala a Calicut.

Nada, pues, sobre la frase de Cadamosto, permite elaborar la hipótesis de una importante etapa franqueada, ya en 1455, hacia una navegación astronómica más avanzada.

Pero, he ahí la «tabla» del cuadrante náutico de Diogo Gomes, «la única descripción conocida de una observación astronómica seria hecha antes de 1480 por un navegante europeo» [72]. Primera duda: la fecha. Entre 1456 y 1462, si el fragmento [73] incriminado es en verdad tal como Diogo Gomes lo dictara a Martín Behaim. Es necesario, por el contrario, traerlo hasta 1484, en el caso de que se trate de cosa de Behaim evocando un recuerdo personal. La segunda hipótesis cronológica sostenida por Duarte Leite es la más verosímil. En este caso, el texto pierde una parte de su valor explosivo, ya que nadie pone en duda, para los alrededores de 1480, la existencia de observaciones astronómicas de latitud de complemento en las grandes navegaciones meridianas portuguesas en el Atlántico.

Aceptemos, sin embargo, la hipótesis cronológica más antigua. Situémonos hacia 1460. Con un texto leído correctamente [74] y comprendido [75] también correctamente desde hace poco tiempo [76]. El mensaje es claro. Si nada dice que no sepamos, nos sirve de confirmación. «El texto se refiere a las islas de Cabo Verde [77]. No se trata de comparar la latitud obtenida mediante el cuadrante con la latitud indicada sobre un mapa plano con paralelos graduados (como deja creer la traducción errónea)» [78]. Por ello, podríamos hablar de una

primera etapa franqueada hacia la navegación astronómica. «El navegante, por el contrario, era portador de una carta marítima de tipo todavía puramente medieval. Sabía que, para encontrar una isla en el Atlántico, el mapa indicaba la dirección a seguir (en relación a la aguja de la brújula) y la distancia a recorrer. Si, por desgracia, se dejaban de lado, ya no se podía hacer nada (esto acontecía a menudo, sobre todo para las Azores). El empleo del cuadrante era un mejor sistema, ya que, una vez que se había llegado a la buena latitud, era suficiente mantenerse en ella. Estas consideraciones son muy pertinentes y quieren pasar por originales y nuevas. El artífice, por lo demás, no practicaba una verdadera navegación astronómica: realizaba sin duda en tierra una obsevación precisa para permitir ulteriormente a otro situarse en la latitud correcta. Un progreso modesto es cierto: a saber, hacia 1460, las primeras graduaciones en latitud sobre la costa de África.

c) *Ciencia universitaria. Nivel práctico de las utilizaciones en el mar.* El problema no es tanto el de los conocimientos teóricos como el de su utilización en el mar, sobre el movedizo suelo de madera de las carabelas, por hombres pertenecientes a la civilización tradicional y no a la ciencia escrita de las universidades.

La verdadera revolución estalló hacia 1480. Una vez más, sigamos a Guy Beaujouan en su camino, que es camino de conocimiento y de buen sentido [79]:

«El nacimiento de la navegación astronómica fue mucho menos un problema científico que una cuestión de organización. El cálculo sistemático de las latitudes en la costa africana de 1484-1485 y la puesta en servicio de los grandes astrolabios en madera que prefiguraban ya los astrolabios náuticos del siglo XVI, tan diferentes de sus homónimos de la Edad Media; la elaboración de *Regimentos* especialmente destinados a los marinos; la minuciosa preparación de misiones científicas como la de Pero da Covilhã: he ahí los indicios y los primeros resultados de lo que hoy día se llamaría una *política de la ciencia.* Las leyendas que rodean al infante Enrique no deben restar a Juan II de Portugal el inmenso mérito de haber sabido —antes que ningún otro Estado— organizar la explotación técnica de los conocimientos teóricos de su época.»

La verdadera mutación —«revolución» es demasiado fuerte— se produjo entre 1474 y 1508, «entre la carta de Toscanelli y el paso de los asuntos marítimos a manos del futuro Juan II, de una parte, y de otra, el nombramiento de Vespucio como *piloto mayor* de la *Casa de Contratación* de Sevilla» [80].

4. La mutación astronómica. Los progresos del siglo xvi

Lo que se esbozaba, a fines del siglo xv, era todo lo más el comienzo de una nueva era. Al siglo xvi pertenece la puesta en comunicación de los nuevos mundos, o sea, la incorporación progresiva de las técnicas nuevas al viejo fondo preexistente del *haven finding art* a la estima, con la aguja y el portulano de rumbos múltiples.

a) *La aportación de los humanistas.* En el punto de partida de este cambio, sin que los marinos tuvieran la menor idea de ello [81], recordemos la difusión de la obra de Ptolomeo: una lista de latitudes y de longitudes tal como eran conocidas por los griegos en el siglo II después de Jesucristo, con el modo de construir una proyección cónica, o sea, un esbozo de mapa astronómico, que ya no llevaba los rumbos a partir de puertos reales, sino una cuadrícula de meridianos y de paralelos, un mapa teórico completo, sin blancos, donde se inscribía todo lo real conocido o desconocido. Sobre este mapa, desafortunadamente, los rumbos que se querían trazar no podían ser representados por líneas rectas.

b) *Mercator.* A Gérard Mercator pertenecer el mérito de la proyección que lleva su nombre. Su mapa del mundo data de 1569. Fue necesario esperar a 1581, 1586 y, sobre todo, las tablas de Rheticus, es decir 1596, para que se supiera suficiente trigonometría práctica para construir, sobre proyecciones de Mercator, las auténticas primeras cartas marinas, aquellas en que todos los rumbos se dibujan con regla en forma de una sencilla línea recta. El manuscrito griego de la *Geografía* de Ptolomeo (de Ptolomeo o de Agatadaimón, su discípulo) fue traído de Bizancio y traducido al latín en 1409. Se planteó por lo tanto el problema lancinante de las coordenadas geográficas. Para las latitudes, nada insoluble. Desde el siglo XIII, la ciencia astronómica sabía tomar, con la ayuda de astrolabios ya perfeccionados, medidas correctas de la polar, de las estrellas y del Sol.

c) *Instrumentos y medidas.* El astrolabio hizo su aparición en el siglo XI. Convirtióse en un instrumento científico en Chartres en el siglo XII, y en Oxford, sobre todo, en el siglo XIII. Los astrolabios complejos del siglo XIII eran, por otra parte, menos instrumentos de medida que máquinas de calcular el curso de los astros [82]. «Las medidas angulares [83] minuciosas se realizaban, tanto en la Edad Media como en la época de Tycho Brahe, con ayuda de cuadrantes muy grandes, pero incluso estos instrumentos se habían perfeccionado.» Después del *quadrans vetustissimus* con líneas de proyección, vino el *quadrans vetus* con línea horaria. En 1342, Levi Gerson dio a conocer la ballestilla (llamada más simplemente báculo de Jacob),

inventada tal vez en el siglo XIII por Jacob ben Mahir. A partir de estas medidas, se construyeron tablas. La primera generación partió de las *Tablas toledanas*. Esta etapa va del siglo XI al XIII e incluye las *Tablas de Marsella* (1140), los *Cánones* de Robert de Retinus... y las *Tablas de Londres*. A fines del siglo XIII aparecieron las *Tablas de Toulouse*, mientras que las *Tablas alfonsinas*, muy superiores, aparecieron en París en 1296 [84]. Así surgió el astrolabio náutico del Renacimiento. Vasco da Gama y sus pilotos parece que sabían utilizarlo; también Cristóbal Colón, que lo utilizó dos veces y fracasó lamentablemente, por falta de un conocimiento suficiente del mapa del cielo en las latitudes bajas. «Destinado [85] sólo a medir, a bordo, la altura de los astros, el astrolabio náutico era una derivación lejana y extremadamente sencilla del astrolabio medieval utilizado para *calcular* los movimientos celestes.» El astrolabio servía a bordo de los primeros navíos portugueses, a lo largo de las costas de África hacia 1480. Se generalizó en la Carrera de Indias [86] por los años de 1530.

En 1473, las medidas de latitud en tierra sobre el mapa de África se efectuaban hasta la línea ecuatorial. Esos trabajos recibieron nuevo y audaz impulso a partir de 1481, fecha de la subida al trono de Juan II, bajo la influencia de tres importantes consejeros [87]: maese Rodrigo, el médico del rey, el obispo Ortiz y el judío José Vizinho, discípulo del gran astrónomo de Salamanca Abraham Zacuto. He aquí por qué la primera edición segura del *Regimiento do Astrolabio e do Quadrante*, en Lisboa, se remonta a 1509. Se ha indicado, sin grandes pruebas, la fecha de 1495 para una edición anterior. La aportación decisiva de los *Regimentos* fueron las tablas de conversión de las mediciones solares. Y es sólo a esa altura donde debemos situar la verdadera mutación. La ayuda que se puede esperar, en el mar, de una medida de la polar es puramente ilusoria, sobre todo en las aguas tropicales, donde nueve veces sobre diez se pierden polar y Cruz del Sur en las brumas del horizonte. Oscilaciones del puente; cielo cubierto; incertidumbre de la línea del horizonte; desconocimiento de la carta cambiante del cielo, cuando en el fondo del océano nacen estrellas nuevas; todo ello —la historia de Colón lo prueba— explica que el recurso a la polar era puramente ilusorio, por término medio diez veces menos exacto que una buena estima. La innovación fundamental del *Regimento do Astrolabio e do Quadrante* yace en otra parte. El *Regimento* suministraba las tablas que permitían traducir en latitudes las observaciones solares hechas al mediodía. Entre la observación de una estrella de difícil identificación sobre la línea brumosa e incierta del horizonte y la observación del Sol al

mediodía, existe todo un mundo; existe la densidad de la revolución de la verdadera navegación astronómica.

Revolución de la navegación astronómica, cuando existió posibilidad de una medida regular de la latitud por el sol. La publicación de los *Regimentos* proporcionó un buen punto de partida. La fecha de 1509 indica claramente que esta gran adquisición es, para lo esencial, posterior a los descubrimientos. Hay que situar la navegación astronómica al nivel de la explotación y no del descubrimiento.

d) *La observación y la estima.* Por otra parte, no hay que exagerar. La utilización de la latitud supone una buena carta marina. En realidad, ninguna plenamente satisfactoria existió antes de que se impusiera, a fines del siglo XVI, la proyección de Mercator. Esta «navegación», que se llama, finalmente, con bastante impropiedad «astronómica», no dejó de ser en esencia una navegación a la estima: a la estima controlada y verificada por una medida astronómica de latitud. Para la longitud, nada decisivo existió antes de la generalización de los buenos cronómetros de 1770-1780.

La revolución de la navegación astronómica se extendió lentamente de 1480 a 1596. A fin de cuentas, sólo se trató de una revolución parcial. Los grandes descubrimientos del siglo XV y, en una medida más amplia, la explotación de los nuevos mundos en el siglo XVI pertenecen a la segunda época de la navegación, a la época empírico-científica de la brújula, de las tablas de *martelogio* y de los mapas portulanos, con, para más certidumbre, hacia el final, el cuadrante a bordo, el *Regimento* y las primeras anotaciones tímidas de latitud sobre un mapa.

5. Los niveles

Las técnicas de la navegación no progresaron por todas partes al mismo ritmo. Podemos dejar de lado los dominios lejanos de China y del océano Índico. El cambio ligado a la utilización de la brújula fue, por término medio, algo más tardío, a pesar de que la aguja imantada apareciera antes en China que en Europa. El recurso a la aguja imantada, por la navegación árabe en el océano Índico, fue menos sistemática, menos dominante. La navegación árabe no se confió solamente al magnetismo. Con la rosa azimutal sideral, tomó un camino diferente que sería igualmente eficaz. Pero esa solución era particular. A diferencia de la aguja aplicada sobre una brújula corregida por la trigonometría rudimentaria de las tablas de *martelogio*, no podía permitir una generalización progresiva con dimensiones planetarias. El descubridor fue la Cristiandad latina, que

desarrolló las técnicas de sus necesidades y su voluntad. Se impone una geografía diferencial.

a) *El Mediterráneo.* Globalmente, el Mediterráneo mandaba. El descubrimiento antiguo brotó en Italia. En Italia, al principio, la tarea difícil, pero fructuosa, de provocar las convergencias, de realizar las coordinaciones.

La brújula, los portulanos, las tablas de *martelogio,* aparecieron primero en Italia y luego en la cuenca occidental del Mediterráneo. Llegaron pronto a las Españas atlánticas y por ende a Portugal, que eran menos precoces.

b) *El Norte.* Pero el navío del descubrimiento debió más al utensilio del Norte. Al Mediterráneo, las técnicas de unión; al Norte, la concepción de conjunto. La forma, el motor, a pesar de su alargamiento y del complemento de la vela latina, debieron más a las técnicas del Norte que a las del Mediterráneo.

Sin embargo, una cosa es segura: sin el encuentro de las técnicas de los mares limítrofes del Atlántico y del Mediterráneo occidental dominado por Italia, este rico conjunto de medios no hubiera sido adquirido tan pronto. Hubieran sido necesarios todavía algunos siglos de esfuerzos aislados.

c) *El giro del siglo XIII.* La historia de las técnicas nos invita, pues, a recordar una fecha fundamental en la historia económica y política: la salida en masa, a fines del siglo XIII, de los navegantes y mercaderes italianos, principalmente genoveses, en dirección al Sur de España, a Portugal, a los Países Bajos y a Inglaterra. Nos hallamos en las cúspide de la gran oleada humana que multiplicó posibilidades. Los navíos mediterráneos, envalentonados, afrontaron el mar océano, a pesar de la insólita amplitud del oleaje, la violencia de las corrientes, la novedad de los marinos, la duración y la fuerza de las tempestades. El final del siglo XIII fue el período de la gran captura de las vías terrestres por la mejor vía marítima, cuya apertura, escribe con razón Jacques Heers [88], «desvió una parte considerable del tráfico continental. Los italianos transportaban en sus navíos un volumen más importante de especias y podían llevar al mar del Norte productos pesados y baratos que hubiera resultado demasiado costoso transportar a través de los pasos alpinos: de ese modo, se veían llegar a Brujas centenares de toneles de vino de Creta y, cada año, más de un millar de toneladas de alumbre». La aparición de los italianos en Flandes aseguró el desarrollo de un capitalismo armado de su letra de cambio. *Professional money-dealers did not appear in Flanders until the end of the thirteenth century, when the italian merchant and banking houses began to establish permanent branches in Bruges and to desert the fairs of Champagne* [89]. La gran *diáspora* de los

mercaderes banqueros y navegantes italianos a lo largo de los puertos y de las costas y a través de los mares lindantes con la Europa atlántica, fue el punto de partida del cambio de las técnicas del mar. Lo mejor del descubrimiento fue esencialmente italiano. Pero le faltaba toda una dimensión, un volumen, una densidad. Italia supo hallarlos cuando franqueó, hacia 1290, el estrecho de Gibraltar. En el siglo XV, el polo de crecimiento del descubrimiento marítimo se desplazó hacia Portugal y, secundariamente, hacia la España atlántica. Más allá de 1550, hay que buscarlo en Inglaterra.

4. El capitalismo. La moneda. El Estado

Al desembocar del Mediterráneo al Atlántico por el camino marítimo, el comercio italiano cambió de registro. La anexión a su dominio, estrechamente mediterráneo y oriental, del gran comercio marítimo del Norte, en plena mutación de crecimiento, significó, *mutatis mutandis*, la anexión de una América. Para hacer frente a esta mutación dimensional, fue necesario adaptar los medios existentes e inventar otros. Existe un conjunto de técnicas en que la Cristiandad latina precedió al resto del mundo, incluso a China. Eso se llama, si queremos, la revolución del más antiguo capitalismo comercial. Un enorme campo de investigación histórica, apasionadamente labrado. Los historiadores han abarrotado muchas bibliotecas con libros a menudo malos. Algunos buenos maestros y algunos libros buenos permiten trazar la línea de división entre lo cierto y lo incierto.

1. En los orígenes del capitalismo comercial

¿Hay que recordar el abecedario de una historia [90] perfectamente escrita y difícilmente superable?

a) *Todo comenzó en la Italia del siglo XI.* En el radio de las técnicas de intercambios, la alta Edad Media y la baja Antigüedad continuaban ejerciendo su papel de pantalla. La letra de cambio librada entre Atenas y el Ponto, según el testimonio irrefutable del *Trapezetico* de Isócrates, se perdió igual que el heliocentrismo, del mismo modo que desaparecieron para mucho tiempo los cálculos de Eratóstenes. Al milagro griego le faltó duración. Sobre todo, fue traicionado por el número insuficiente de hombres. Por lo tanto, todo comenzó verdaderamente hacia el año mil en el umbral de los tres siglos de expansión demográfica que llevaron consigo la inteligencia, la riqueza y la duración. El eje esencial de intercambio era el que seguía uniendo las dos cuencas del Mediterráneo, donde el

Imperio bizantino, polo numeroso de hombres y por tanto de riquezas, era todavía el primer legatario de las técnicas y de los pensamientos de la Antigüedad.

El siglo XI italiano creó los instrumentos más rudimentarios del capitalismo comercial. Al lado del inmemorial préstamo sobre prendas y del cambio de monedas, la sociedad en comandita aparece atestiguada en Venecia por un texto de 976. Los contratos de compañía conservados desde el siglo XI son numerosos. Para el gran comercio existía el préstamo marítimo o a la gruesa que cargaba el riesgo sobre el prestamista, ese personaje precapitalista. El primer contrato de *colleganza* apareció en Venecia en 1072-1073; en Génova, en el siglo XII y con el término latino de *societas maris*, la sociedad marítima. Estos dos instrumentos llevaron el peso de la enorme mutación de intercambios del siglo XII y principios del XIII. Permitieron el sostén logístico de la Cruzada, aquella enorme máquina que daba fe de la salud de la Cristiandad latina y la obligaba, útilmente, a superarse.

b) *Las reglas antiguas de la asociación.* La primera regla fue la del *Salva eunte navi*, cuyo riesgo recaía sobre el prestamista capitalista. El *salva eunte navi* dirigía esa forma implícita de seguro todavía no formalizado: el fraccionamiento y la asociación. Todo capitalista fracciona sus riesgos participando en varios negocios simultáneamente. Toda sociedad, además, sólo dura una temporada. «Los tipos de asociación [91] comerciales que respondían a estas sujeciones generales eran los mismos en todas las ciudades marítimas, aun si llevaban nombres diferentes; como ocurría en la Venecia del siglo XI, consistían invariablemente en un pacto entre un capitalista que proporcionaba todo el capital sin desplazarse y un comerciante que se trasladaba sin aportar capital, y en este caso se llamaba por lo general sociedad en comandita, o bien entre un capitalista que proporcionaba la fracción más importante del capital sin desplazarse y un comerciante que, aparte de su actividad, aportaba una parte, la menor, del capital social; este segundo tipo de sociedad llevó en Venecia el nombre de *colleganza;* en Génova, el de sociedad marítima, *societas maris.*» Tercera regla, finalmente: el comerciante, en este estadio, actuaba también como marino, técnico ambivalente de las técnicas todavía rudimentarias de los intercambios y del mar.

Hay una particularidad del precapitalismo comercial italiano en el Mediterráneo de las Cruzadas que nos parece de una excepcional importancia. ¿Acaso no la encontraremos en el descubrimiento y la explotación de los antiguos y nuevos mundos por la Cristiandad latina atlántica en los siglos XV y XVI? Tal particularidad nació de que aquel rudimentario capitalismo necesitaba apoyarse fuera del micro-

cosmos de la ciudad metrópoli, sobre esas pequeñas patrias que se llamaron colonias.

Ahí tenemos, pues, el arquetipo de la factoría portuguesa: San Jorge de la Mina, cuyo castillo, levantado en 1481 por orden de Juan II iba a controlar durante más de un siglo una parte importante de la producción del oro de África. ¡El Mina y tantos otros! ¿Acaso últimamente [92] no se ha visto en la primera colonización española de las Antillas, en la época de Cristóbal Colón, ese tipo de factoría?

«Este barrio —escribe con acierto Yves Renouart [93] hablando de la colonia comercial italiana, arquetipo de las cristiandades implantadas en todas partes del mundo—, situado ordinariamente cerca del puerto en las ciudades marítimas, comprendía siempre una o varias calles comerciales y varios *fondachi,* depósitos donde los comerciantes de la ciudad concesionaria depositaban sus mercancías. Estaban allí enteramente en su casa y gozaban de una franquicia aduanera total...» Les faltaba, claro está, dominar el campo, lo que se esforzarían en conseguir las colonias ibéricas de los siglos XV y XVI.

El fin del siglo XIII y los principios del XIV, momento difícil, en la cumbre de la bienhechora marea humana, fue la época del descubrimiento en el orden de las técnicas de negocios, como también en el de las técnicas del comercio y de los intercambios. Ya hemos visto cómo Italia compensó sus dificultades en el Este mediante el descubrimiento y la multiplicación del mercado occidental: fusión del Mediterráneo latino y de la franja del océano, hasta entonces mal soldados [94].

Justamente en aquel momento se formaron los instrumentos del capitalismo comercial. Muy pronto alcanzarían un grado de eficacia que no iba a ser sobrepasado antes de los inicios del siglo XVIII. Ese capitalismo comercial, con medios quizá multiplicados por diez, consiguió el poder de sustraer del aparato de producción de una sociedad todavía numerosa (antes del temible drama de mediados del siglo XIV) los navíos, los hombres, los medios susceptibles de alimentar la aventura de la exploración y después la explotación de nuevos espacios, en estrecha unión con el Estado. Sin este cambio de medios, el Estado moderno, motor de la expansión, se hubiera visto condenado al fracaso, y la explotación de los nuevos mundos en el siglo XVI hubiera resultado imposible. Habría fallado una buena parte de lo que llamamos motivaciones [95]. Esa mutación técnica sin duda más importante que la mutación de la carabela, de la brújula y del cuadrante, se llama la banca de depósito, la letra de cambio, las redes de los mercaderes cambistas, las grandes compañías con sucursales, el capitalismo de Estado portugués.

2. El metal monetario

Dado que todo este edificio reposaba en principio sobre el humilde metal monetario, tal vez sea necesario efectuar un rápido recorrido por una historia bastante bien conocida. Desde la aparición de importantes trabajos, como el memorable artículo de Fernand Braudel [96] y el gran estudio de Vitorino M. Godinho [97], hay que citar la no menos importante bibliografía reunida en el vigoroso artículo de Andrew H. Watson [98]. Tiene el mérito de plantear todavía más problemas de los que se pueden resolver.

a) *La importancia de los cambios. La amplitud de los crecimientos.* Aumento del número de hombres (cuadruplicación tal vez, de 1000 a 1350), duplicación, por lo menos, de la producción por individuo, decuplicación de los intercambios. Para seguir la pendiente de tales necesidades hubiera sido necesario un stock monetario cuarenta veces mayor en 1300 que en los alrededores del año mil. Europa, en su crecimiento, no dejó de correr tras el metal monetario. Tal parece fue la razón profunda de una larga crisis estructural, que no era sino un signo de salud. Los mejores autores a menudo han pasado por alto un factor decisivo. Naturalmente, existen otras razones en esa crisis: el déficit crónico (desde el período helenístico hasta el alba de la Revolución industrial) de los intercambios entre la cuenca del Mediterráneo y el Lejano Oriente, movimiento que por dos mil años llevó el precioso metal (primero la plata, y luego el oro) de Oeste a Este. Pero la primitiva causa de la sed monetaria estuvo en los tres siglos de crecimiento, de 1000 a 1300, de la mitad cristiana de la cuenca del Mediterráneo en proceso de expansión hacia el Norte y el Oeste. Cuando llegó el derrumbamiento demográfico de la segunda mitad del siglo XIV, el brutal auge del comercio, de los intercambios de largo radio de acción y del crédito, conjugados con una falta de mano de obra en el sector minero, impidió un cambio de tendencia. Nunca la carestía monetaria ha sido tan dramática como en el transcurso de la fase B que se extendió de 1350 a 1500. Contribuyó, en primera línea [99], al complejo causal acelerador, durante el siglo XV, del proceso del descubrimiento geográfico. El deseo de paliar los efectos de la carestía de oro estuvo en el primer plano de los motivos de la exploración de las costas de África. El modelo, al precio de algunos arreglos, conserva aún hoy su valor.

b) *El mundo del oro y el mundo de la plata.* De 1000 a 1500, las dos partes del mundo mediterráneo (Cristiandad-Europa; Imperio bizantino y mundo musulmán) pertenecían a dos universos monetarios opuestos y sin embargo estrechamente solidarios, cuyas

posiciones respectivas debieron de acentuarse durante el tercer cuarto del siglo XIII.

Acuñación de plata en el Oeste con exclusión del oro; acuñación del oro en el Este con exclusión de la plata. «La carestía de plata extendida a través del mundo musulmán, en el curso de los siglos XI, XII y XIII ha sido poco estudiada y nunca explicada» [100], destaca con razón Andrew H. Watson. Unos tras otros, los talleres de la cuenca oriental dejaron de acuñar el metal blanco. Para el Levante y Asia Menor, doce lugares de acuñación en 970 y ninguno en 1027-1028. Bagdad se detuvo en 1009-1010. La parálisis alcanzó, a lo largo del siglo XI, Asia central, Magreb y España. La evolución fue idéntica en todo el Imperio bizantino. Para explicar este movimiento, invocamos, tradicionalmente, el paro de la producción de las minas de plata, sin poder explicarlo; la importancia de las huidas en dirección a la India y China (pendiente tradicional, donde la *ratio* [3, 4, 5 solamente] favorecía en gran manera al metal blanco). Invocamos también la importancia —hecho nuevo, ligado tal vez al despegue del Occidente cristiano— de las huidas a través de las estepas en dirección a Rusia, Polonia, Finlandia, Escandinavia y Europa occidental. Recientemente, la arqueología ha proporcionado, a través de toda Europa, jalones irrecusables. Esta huida selectiva accidental de la plata hacia el Oeste se explica también, como la huida estructural hacia el Este, por el juego de las desigualdades de la *ratio*. En Bizancio era de 18; 14 en el mundo musulmán, oscilante alrededor de 10, sin sobrepasar nunca 12 [101], descendió excepcionalmente a 8 en Occidente. La dificultad de obtener oro llevó consigo la detención de su acuñación y, al mismo tiempo, aumentó la demanda de plata. La acuñación exclusiva de la plata contribuyó a acentuar la necesidad de oro en Occidente, al igual que la acuñación exclusiva del oro en Oriente agravó la carestía de la plata.

c) *La gran permutación del siglo XIII.* La doble carestía pasó por un paroxismo a mediados del siglo XIII. Desde el último cuarto de este siglo, observamos los primeros signos de un cambio de tendencia: 1174-1175, acuñación de plata en Damasco; 1183-1184, en Hama y Alepo. A finales del siglo XIII se acuñó de nuevo metal blanco en el Asia musulmana. La conquista de China volvió a situar en el circuito continental enormes stocks de metal blanco inmovilizado en China. Más ambigua y más tardía había de ser el final de la crisis en el Magreb y en España.

Movimientos de una tal amplitud y de una tan perfecta coherencia en la continuidad no podrían explicarse por algunos mecanismos exteriores y superficiales. El oro y la plata no son metales monetarios intercambiables. La preferencia dada a uno o la otra tiene una

gran significación. El oro lleva el estandarte de una economía ambiciosa, la plata hace hervir la olla de una economía regional más sólida, tal vez, pero más modesta.

El renacimiento económico y demográfico de la Cristiandad occidental, en los siglos XI y XII, pasó por una era de plata. Las ambiciones estaban en Bizancio y en el Asia musulmana. La mitad del siglo XIII señaló, en profundidad, la inversión de los papeles. El paso del oro del Este al Oeste, el reflujo de la plata —ya lo hemos anotado— del Oeste al Este señalaron el punto de partida del proceso que llevó al Mediterráneo hacia los mares limítrofes del Atlántico y más tarde al asalto de los nuevos mundos. La moneda no es un *primum mobile,* sino el síntoma unívoco de una buena semiología económica.

d) *La plata de la Europa central. El oro del Magreb.* Ese cambio de papeles es tanto más significativo cuanto que una buena parte de la plata que permitió al sistema monetario musulmán reemprender la acuñación del metal blanco provenía, según toda verosimilitud, de la Cristiandad latina, de esas minas alemanas que no cesaron de crecer durante los siglos XIV y XV. La oleada de plata hacia la cuenca oriental del Mediterráneo inicióse desde el siglo XII a favor de las Cruzadas. Una parte del oro que permitió a las monedas occidentales nuevas acuñaciones de metal amarillo, provino no sólo de esta misma cuenca, sino esencialmente del Magreb. El oro del Sudán por Berbería fue gran señor del siglo XIII cristiano. Un trueque en masa se inició entre el Magreb y la Cristiandad en el siglo XIII, entre la plata producida por las minas alemanas y el oro del Sudán transportado por las caravanas saharianas. Este trueque provocó en el Sur de Francia a principios del siglo XIV verdaderas penurias de plata. El paso de la plata al oro en el sector occidental estuvo ligado indiscutiblemente a los progresos del gran comercio. Acostumbrada al oro, la economía de la Cristiandad en los siglos XIV y XV ya no pudo abstenerse de él. El descenso a lo largo de las costas de África fue un medio para paliar la debilitación de la fuente tradicional de aprovisionamiento. Génova fue uno de los principales repartidores del oro de Ghana. Venecia acuñaba la plata de Alemania y de Hungría para las necesidades del comercio oriental con la cuenca próxima del Mediterráneo, con los circuitos indios y asiáticos, sobre todo de China en razón de una desnivelación estructural de la *ratio.* Las variaciones de la *ratio,* bastante bien conocidas [102], permiten determinar lo que fue el gran cambio de fines del siglo XIII y de principios del siglo XIV, cuando se operó la salida del mundo mediterráneo en dirección a otro Mediterráneo atlántico que desembocaría en el vasto ultramar. En el momento en que la Europa cristiana comenzaba a utilizar una moneda de oro, el precio del precioso

metal en relación a la plata realizó un decisivo salto hacia adelante. En Venecia, proveedora de plata acuñada del comercio oriental, hecho significativo, el éxito extraordinario del ducado oro contribuyó a la subida de la *ratio*. Ésta osciló entre 10,6 y 11,3, 10,9 y 11,1, en 1284 y 1285; se llegó a 12,9 en 1296, 13,1 en 1297, 13,4 en 1301, 13,6 en 1303 y 1305, 14,2 en 1308 y 1318. Alcanzó incluso 15,2 en 1342. En Francia —¿es necesario recordarlo?— la *ratio* en la época de las acuñaciones masivas de moneda de oro en tiempos de Felipe el Hermoso pasó de 13,8 en 1299, a 16 en 1309 y, aparentemente, cerca de 19 en 1311.

Hecho más significativo todavía, Alemania y Hungría, bastiones de la producción de plata, no quedaron fuera del cambio metálico de principios del siglo XIV. En los campos tradicionales de la *ratio* baja (se hallaba por término medio a 8 en el siglo XIII), vemos, entre 1300 y 1350, niveles astronómicos de 16,9 y 21,6, e incluso de 23 y de 25; en ciertos momentos de crisis se alcanzó alrededor de una media de 14 a 15 durante casi cincuenta años. Por contraste, recordemos los muy débiles niveles [103] de los países situados en la periferia de la Cristiandad: Portugal, Navarra, Valencia, Ragusa, Servia, Bizancio.

La *ratio* se consolidó finalmente por debajo de los niveles máximos de 1330 a 1340. Sin embargo, una nueva geografía monetaria duradera surgió de la gran transformación de la primera mitad del siglo XIV; también una nueva geografía y nuevas estructuras. La plata ocupó una doble posición. Material monetario de las transacciones corrientes, servía además para colmar el déficit de la balanza con Extremo Oriente. En este caso, el metal monetario plata se comportaba más como una mercancía que como una moneda. A mi parecer, hay que relacionar la promoción general de la moneda de oro, mucho más de lo que se ha dicho, con la rápida subida de los intercambios a largo plazo y, por lo tanto, con la aparición de los nuevos instrumentos de crédito y, más particularmente, de la letra de cambio, ese sorprendente multiplicador.

3. La banca y el cambio

La moneda es sólo un elemento de la constitución del capital y de su puesta a disposición del crecimiento geográfico. Tan importantes son las estructuras del capitalismo.

Los bancos de depósito y las letras de cambio pertenecen a dos familias de instituciones diferentes [104].

a) *El pago en escritura.* La función esencial de un sistema bancario es evidentemente la creación y el reparto del crédito [105]

Podemos tomar la fórmula de A. P. Usher: «La existencia de un banco de depósito queda claramente testimoniada cuando nos hallamos en presencia de medios crediticios dados a los imponentes que no tienen su origen en un depósito explícito de moneda legal por el imponente o por algún otro imponente. Las cuentas del banco harían aparecer, pues, más depósitos que liquidez, de tal modo que una parte de los depósitos podría estar constituida por préstamos concedidos por el banquero a los imponentes». *Entendida como un organismo creador de crédito, la banca de depósito* nació en la cuenca del *Mediterráneo a principios del siglo XIII.* El estatuto de banca de crédito se adquiría, escribe también Usher, cuando la ley reconocía al pago por giro de cuenta un poder liberatorio. En el curso del siglo XIII, en Italia y en Cataluña, alrededor de la más antigua banca de crédito y de depósito, se formó de este modo, paulatinamente, un conjunto de vacilantes instrumentos de crédito. El principal era el pago «en escritura», o sea, por giro: de ahí la importancia extraordinaria de la teneduría de libros. En el punto de partida de este instrumento [106] intelectual de gran alcance, la contabilidad por partida doble.

Pero en Italia, en Cataluña y también en Flandes [107], «los bancos de giro y de depósito [108] no se ocupaban, corrientemente, del negocio de la letra de cambio; éste era el campo exclusivo de los cambistas o de los mercaderes-banqueros». Estos bancos de los siglos XIV y XV, sean cuales fueren sus cualidades, padecían aún una gran inestabilidad. R. de Roover [109] lo atribuye principalmente a la «falta de imposiciones líquidas fácilmente movilizables en tiempo de crisis». «Estos bancos, en efecto —precisa también De Roover—, concedían aperturas de crédito a sus clientes y, práctica más peligrosa, invertían directamente una parte de sus recursos en negocios comerciales.»

b) *La letra de cambio.* La letra de cambio es el instrumento privilegiado del crédito. Se desarrolló fuera de la banca de depósito, en la estela de una minoría: la de los mercaderes-banqueros, los grandes mercaderes cambistas que aseguraban de feria en feria los enlaces internacionales. R. de Roover ha demostrado que era un instrumento de crédito unido a un instrumento de cambio que, gracias al juego del cambio de monedas, permitía eludir la prohibición del préstamo *(mutuum)* con interés. La letra permitió evitar el famoso dilema: o préstamo sin interés, o bien transformación del capital en constitución de una renta que no podría ser sino perpetua [110]. En una palabra, mientras que «los bancos [111] de depósito y de giro tenían su punto de partida en el insignificante cambio de monedas, el negocio de las letras de cambio hundía sus raíces en el comercio internacional».

En la historia, hoy bien escrita [112], de este maravilloso instrumento del capitalismo comercial, se puede, con Raymond de Roover, distinguir cinco etapas. Tan sólo las dos primeras pertenecen a nuestro período.

La primera corresponde, *grosso modo, al período 1275-1350:* la del regreso masivo del oro y de las primeras aperturas en el ultra mediterráneo. «Entonces se elaboró, si bien muy lentamente, una nueva clase de contrato desconocido por el derecho romano: el contrato de cambio, cuya existencia era legalizada, al principio, por acta notarial [113].»

En el curso de un segundo período que va, poco más o menos, *de mediados del siglo XIV hasta el endoso, a finales del siglo XVI,* el acta notarial fue sustituida por una simple misiva. La letra de cambio se convirtió realmente en una carta «de cambio» [114] o, en otras palabras, en una cédula que «servía» para comprobar y ejecutar el contrato de cambio. Este último puede definirse como una convención por la que el «dador» o *datore* proporcionaba una cantidad de dinero al «tomador» o *prenditore* y recibía a cambio un compromiso pagadero a plazo (operación de crédito), pero en otro lugar y en otra moneda (operación de cambio).

He aquí, pues, definidas en pocas palabras, la originalidad y la potencia creadora del maravilloso instrumento.

Sistema cambista y bancos, separados en su origen, estaban en la realidad concreta bastante estrechamente ligados. En Génova, en el siglo XIII, «un estudio de las actas [115] pone de manifiesto que los prestamistas eran casi exclusivamente sociedades bancarias, entre ellas la compañía de los Salimbene, dirigida, en aquella época, por un tal Salimbene di Giovanni. Con escasas excepciones, los prestatarios se reclutaban entre los pequeños comerciantes y los maestros manufactureros, cuyos negocios sólo tenían una importancia local regional». Este modo de financiamiento se extendió durante el siglo XVI al comercio colonial.

Sin embargo, se impone una mayor aproximación, que nunca ha sido intentada. El descubrimiento, la explotación de los nuevos mundos, la mutación espacial, en una palabra, se produjeron antes de la revolución de la navegación astronómica, gracias a la utilización al máximo de sus posibilidades, de las técnicas de la navegación medieval. Lo mismo ocurre en el orden de las técnicas de los negocios, del gran comercio y de la finanza. El Algarve, Niebla y Sevilla de los siglos XV y XVI permanecían por entero en la era de la gran mutación italiana de los años 1250-1350. Las técnicas medievales del comercio permitieron el descubrimiento del siglo XV, y la explotación, en el siglo XVI, de los nuevos mundos. Los siglos de puesta en

marcha del cambio espacial estaban en realidad al nivel de la generalización y de la explotación de los inventos del siglo XIII. Las revoluciones del endoso y del descuento en los propileos de una tercera era se produjeron —¿es necesario recordarlo?— a fines del siglo XVI-principios del XVII. La revolución del espacio se halla, pues, enteramente enclavada en el largo y tranquilo espacio de tiempo existente entre dos grandes revoluciones de la mente.

c) *Las compañías con sucursales múltiples.* Para acabar de dar sus rasgos a este paisaje clásico, se imponen algunas precisiones. Ante todo, la creación en Florencia [116] de las compañías con sucursales múltiples. De allí salieron lentamente a la conquista del espacio económico europeo. Aparecieron en los treinta últimos años del siglo XIII y los primeros del XIV. Sigamos a Sapori y Renouard [117]. «Se trata de sociedades de nombre colectivo: los socios eran responsables ante los terceros, sobre sus propios bienes, de modo ilimitado de las eventuales deudas de la compañía.» Se dio un paso decisivo entre la asociación temporal, en el marco limitado de una sola compañía comercial, y la asociación capitalista permanente. «La razón social —precisa también Yves Renouard— consistía teóricamente en la enumeración de todos los asociados; en la práctica, sólo mencionaba expresamente el nombre de uno de los principales asociados a los que su descendencia directa del fundador, su experiencia, su edad, la importancia de su participación en el capital social aseguraban el papel de verdaderos directores: por ejemplo "Compagnia di Dardano degli Acciaiuoli e compagni"». Detrás de la fachada de una aparente igualdad, emergieron, muy pronto, grupos dirigentes. Las más pequeñas compañías sólo contaban con unos cuatro o cinco socios; «las más importantes [118] reunían ordinariamente de diez a veinte, a veces incluso veinticinco».

En el seno de esa sociedad capitalista naciente, se entreven algunos rasgos fundamentales de una división del trabajo. El uso los confirmaría. Ante todo, la gran y radical división entre el capital activo, el capital accionario y el obligatorio. Durante mucho tiempo, la imbricación entre el capital y la gestión fue, por el contrario, estrecha. Entre los socios, una minoría tan sólo, apartada por la edad o por la ignorancia de los negocios, confiaba «a la habilidad de los demás familiares y *compaings* el cuidado de hacer fructificar sus fondos». «La mayoría de los socios», en efecto, «consagraba toda su actividad al servicio de la compañía: ocupaban cargos de mando». Capital y gestión permanecían, pues, asociados al nivel más alto. Capital y gestión, por el contrario, estaban separados al nivel de la ejecución. «Otros hombres de negocios [119] no poseedores de un capital suficiente o que aún no poseían suficiente experiencia para entrar en

una compañía a título de socio, la servían como factores.» «El término factor —precisa tabién Yves Renouard— es un término general que englobaba a todos los agentes regularmente retribuidos de las compañías; podían ser muy numerosos: 100 a 120 simultáneamente entre los Bardi y los Peruzzi.» Las primeras empresas del gran comercio colonial no alcanzaban, a principios del siglo XVI, ni una talla, ni un nivel comparable de complejidad. Allí, también, el utensilio constituyóse muy pronto. No se manejó necesariamente, desde un principio, fuera de Italia, al máximo de sus posibilidades.

4. El capitalismo de Estado

El descubrimiento geográfico estuvo unido, en el siglo XV, a una forma nueva de capitalismo derivado de la experiencia italiana: el capitalismo *de Estado* portugués. Fue a la vez fuerza y debilidad. Desde la Revolución de 1383, que llevó al poder a la dinastía de Avis, se estrecharon los lazos entre el Estado y el dinero. Las dos potencias en auge, sobre el fondo no cambiado de una civilización de subsistencia, se apoyaron naturalmente. Sin el crédito de los hombres de dinero, el Estado quedaba prisionero de la tierra, de sus castillos, de las redes de subsistencia. Era incapaz de remunerar a quien le servía. No tenía fuerza ni poder sobre la realidad. Sin los hombres de dinero, el Estado difícilmente podía liberarse de la pirámide feudal, asentada ella misma sobre el basamento señorial. Pero en un principio, el capitalismo privado era demasiado débil a su vez, sin el Estado, para empezar la gran hazaña africana.

Enrique el Navegante (1394-1460) significó el patrimonio feudal al servicio del descubrimiento africano. Con Juan II (1481-1495) y Manuel el Afortunado (1495-1521), una vez franqueado el Ecuador y construida La Mina, el capitalismo de Estado recibió sus órganos. El Estado proporcionó una parte de los capitales, ingresó una parte de los beneficios, ejerció un estrecho control sobre los intercambios. El capitalismo de Estado implicaba, naturalmente, la existencia de un monopolio.

Este capitalismo de Estado se expresó concretamente por estructuras administrativas. En la época del capitalismo señorial, de los primeros intercambios en las costas de Arghim y de Senegambia, la *Casa da Guiné*, instalada en Lagos en el Algarve [120], fue el arquetipo de las nuevas instituciones. A principios del reinado de Juan II se abrió una segunda etapa, a partir de la construcción del castillo de La Mina. El capitalismo se hizo real; el órgano del control y de dirección pasó de Lagos a Lisboa: transferida a Lisboa, la *Casa da Guiné* cambió de nombre; tomó, simbólicamente, el nombre de *Casa da*

Guiné e Mina. Cada vez más se leía *Casa da Mina e trautos da Guiné.*

He aquí a Vasco da Gama y el comercio de las Indias, ese recién llegado importuno. Para satisfacer sus necesidades, se impuso un nuevo organismo. Se ha creído, durante mucho tiempo, en el desarrollo lineal de un único organismo con nombres distintos: Casa de Guinea, de Guinea y de La Mina, del comercio de Guinea, de La Mina y de las Indias. Manuel Nunes Dias defendió la causa de órganos sucesivos y simultáneos: una *Casa da Mina* y una *Casa da India* dirigieron, respectivamente, los intereses portugueses en África y en Asia.

Pero el capitalismo monárquico de Manuel Nunes Dias no es sino una variante del capitalismo comercial nacido en Italia por los años 1275 y 1347, en la cúspide del auge demográfico, justo antes de la catástrofe planetaria que abriría sobre el mundo mediterráneo y China un largo tiempo difícil: paradójicamente, el tiempo del descubrimiento geográfico.

NOTAS AL CAPÍTULO II

1. J. NEEDHAM, *V Coloquio* [209]. Cf. mapa n.º 1, págs. 8-9.
2. F. BRAUDEL, *Méditerranée*, segunda edición [364], t. I, pág. 154.
3. ¿A qué cantidad de mercancías, a qué nivel de valor, a qué número de hombres conviene colocar, en el marco de una civilización dada, este nivel crítico, este umbral? Sería necesario un Congreso para intentar resolver el problema. En espera de ello, se puede proponer una cantidad provisional, una carga anual media de un navío medio; o sea, de 100 a 150 toneladas.
4. *Séville et l'Atlantique* [312], [313]; cf. «Nueva Clío», 26 *bis*.
5. *VII Coloquio* [211], 1965. Primera parte, Liaisons et concurrences des voies maritimes et des voies terrestes dans le commerce international du XVe au XVIe siècle, por J. C. ANENE, W. E. CHEONG, J. HEERS, A. JARA, H. KELLENBENZ, R. MAUNY, D. C. NORTH, bajo la dirección de Jacques HEERS, coordinador general, págs. 13-292.
6. H. KELLENBENZ llega incluso a escribir (*VII Coloquio* [211], 1965, página 71), después de haber comprobado el retraso de los estudios consagrados a las rutas terrestres: «Die Verkehrs wege blieben seit der Römerzeit ziemlich konstant...».
7. *Histoire des techniques*, t. I [118] (BERTRAND GILLE, págs. 443-445).
8. LEFEBVRE DES NOËTTES, *L'attelage du cheval de selle à travers les âges* [227], París, 1931.
9. Véase en H. KELLENBENZ (*VII Coloquio* [211], pág. 72) un punto de vista parecido al nuestro.
10. H. KELLENBENZ, *VII Coloquio* [211], pág. 72: «Zunächts kannte man nur den 2-rädigen Wagen. Seit Beginn des 12 Jahr. gibt es einen grossen von Pferden gezugenen 4. rädrigen Wagen *longa carretta*, mit dem es möglich war, schwere Lasten zu befördern. Um die mitte des 13. Jahrhunderts hatte der Wagen schon gewöhnlich 4. Rader.»
11. V. M. GODINHO, «O Mediterrâneo» Saariano e as caravanas do Ouro, *Revista da História de São Paulo* [134], 1956, números 23-24-25; *Economía* [137]; *Os descobrimentos e a economia mundial* [138], 1963; F. BRAUDEL, *La Méditerranée*, segunda edición [364], págs. 86 y ss., 1967.
12. P. CHAUNU, *La civilisation de l'Europe classique*, París, 1966.
13. J. HEERS, Position des Problèmes, *VII Coloquio* [211], pág. 31: «¿Cómo comparar la velocidad de los transportes marítimos y la de los terrestres? De un modo general, admitimos que, incluso antes del invento del vapor, estos últimos eran más rápidos y más regulares. Esta afirmación se verifica

en su conjunto. Sin embargo, no debemos exagerar la regularidad de los transportes por vía terreste, que conocían también importantes retrasos...»

14. Pero no debemos generalizar. Notamos inversiones, cuando el relieve se interpone: «Mientras que por mar son necesarios de 7 a 8 días de Constantinopla a Trebizonda», anota JACQUES HEERS (*ibíd.* [211], pág. 31), según R. MANTRAN (*Istambul dans la seconde moitié du XVII*e *siècle* [495]), «las caravanas emplean de 30 a 40». La observación que J. HEERS saca de R. Mantran se aplica ante todo al siglo XVII. Es válida, *a fortiori*, para los siglos anteriores.
15. [211], *ibíd.*, pág. 31.
16. Veamos los tiempos de recorrido alrededor de Constantinopla. Lo que Mantran encuentra para el siglo XVII, E. Fasano Guarini lo confirma para el siglo XVI (J. HEERS [211], *ibíd.*, pág. 30). Yo he notado la misma permanencia en la Europa clásica. Nuestros tiempos de recorrido terrestre en la Península ibérica de la primera mitad del siglo XVIII son los de F. Braudel para el XVI. La tierra no se ha movido durante varios siglos; no por ello ha dejado de conservar su avance sobre el mar. «Entre Constantinopla y las principales ciudades de los Balcanes... de 5 a 6 días para Andrinópolis, de 9 a 10 para Filipópolis, 13 para Sofía, 16 para Nish, 20 a 30 para Belgrado, 25 a 46 para Ragusa, 37 a 52 para Spalato...» y también: «Constantinopla-Ankara, 13 días. Ankara-Sinope, 10 días; Tokat-Diyarbakir, 18 días. A Sinope, 6 días. A Brusa, 20 días.»
17. Comandante L. DENOIX, Caractéristiques des navires à l'époque des grandes découvertes, *V Coloquio* [209], pág. 137.
18. B. GILLE, en *Histoire des Techniques* de M. DAUMAS [118], I, pág. 457.
19. Dr. P. HEINSIUS, en *III Coloquio* [207], págs. 7-22 y láminas.
20. Comandante L. DENOIX, *V Coloquio* [209], págs. 137-138.
21. [209], *ibíd.*, pág. 138.
22. [209], *ibíd.*, pág. 138.
23. [209], *ibíd.*, pág. 138.
24. [209], *ibíd.*, pág. 138.
25. [209], *ibíd.*, pág. 138.
26. Cf. también A. TENENTI y C. VIVANTI, Le film d'un grand système de navigation: les galères marchandes vénitiennes, XIVe-XVIe siècles, y mapa desplegable por J. BERTIN (*Annales, E.S.C.*, 1961, num. 1, págs. 83 y ss.). Gráfico complementario en F. BRAUDEL, *Méditerranée* [364], segunda edición, pág. 139.
27. A. TENENTI y C. VIVANTI (*Annales, E.S.C.*, 1961, págs. 83-84).
28. Se perseguiría, sin embargo, una tentativa, con una obstinación digna de mejor causa, de 1578 a 1623 para asegurar la defensa del istmo de Panamá, sobre la costa norteatlántica, por una escuadrilla de galeras con base en Cartagena de Indias. En otro tiempo relacionábamos este lujo extraordinario con el apogeo del tráfico en el Atlántico de la «Carrera de Indias», y con la amplitud de las amenazas que pesaban sobre él. (P. CHAUNU, *Séville*, t. VIII[3] [313], págs. 1042-1054.) Se trata, hay que precisarlo, de un instrumento puramente militar y defensivo.
29. P. GILLE, Navires lourds et navires rapides avant et après les caravelles, *V Coloquio* [209], pág. 173.

30. *Navires et marins. De la rame à l'hélice* [220], París, Rombaldi, segunda edición, 1946, 2 volúmenes.
31. J. Needham, *V Coloquio* [209], pág. 121.
32. [209], *ibíd.*, pág. 123.
33. [209], *ibíd.*, pág. 123.
34. B. Gille, en *Histoire des techniques* [118], I, pág. 451; J. Needham, *V Coloquio* [209], págs. 116 y ss.
35. *Histoire des techniques* [118], t. I, pág. 451.
36. Comandante Denoix, *V Coloquio* [209], pág. 140.
37. Comandante Denoix, *V Coloquio* [209], pág. 140.
38. Comandante Denoix, *V Coloquio* [209], pág. 141.
39. P. Gille, en *V Coloquio* [209], pág. 174.
40. Comandante Denoix, *V Coloquio* [209], pág. 142.
41. Comandante Denoix, *V Coloquio* [209], pág. 143.
42. Comandante Denoix, *V Coloquio* [209], pág. 143.
43. Las más antiguas carabelas aparecieron en el golfo de Vizcaya: de 40 a 50 toneladas, dos velas cuadradas. La palabra es atestiguada a partir del siglo xiii. Este navío vizcaíno, progresivamente transformado, fue utilizado por Enrique el Navegante después del paso del cabo Bojador. Vizcaína, con sus velas cuadradas, la carabela, adaptándose a la exploración portuguesa, adoptó un velamen latino. Pasando del Algarve a la costa andaluza, a finales del siglo xv, recobró su velamen cuadrado cuyos inconvenientes se corrigieron mediante la bolina. Con ella, aparece un nuevo tipo de gran barco, aquellas carracas portuguesas especialmente, de las que el P. Fournier escribía en 1462 (cf. Comandante Denoix, *V Coloquio* [209], pág. 145): «Las carracas, que son portuguesas, tienen de 1500 a 2000 toneladas, y son buenos veleros con viento de popa».
44. Algunos nombres merecen una mención especial. El enorme e inteligente esfuerzo del comandante A. Teixeira da Mota, coeditor con Armando Cortesão de los *Portugaliae monumenta cartographica* [56]. El comandante Teixeira da Mota es el autor, además, de numerosos artículos y comunicaciones en los *Coloquios de Historia marítima* [205] ... [211], que permiten seguir los progresos de un pensamiento en marcha; las luminosas síntesis de Guy Beaujouan, historiador de la ciencia medieval, preocupado por formar una unión entre la ciencia universitaria y la práctica de la gente del mar (ayudado por Étienne Poulle y su conocimiento de los primeros instrumentos de medida científicos); la infatigable labor de edición y de restitución de los textos de V. M. Godinho; finalmente, un homenaje particular a la prudente y vigorosa síntesis de E. G. Taylor, *The Haven Finding Art* [204], Londres, primera edición, 1956; segunda edición, 1958.
45. V. M. Godinho, ed. Leite, *História dos descobrimentos* [141].
46. J. Cortesão, *Os descobrimentos portugueses* [126].
47. Citado por G. Beaujouan, Science livresque et art nautique, en *V Coloquio* [209], pág. 62.
48. *Os descobrimentos* [126], t. I, págs. 110-111 y pág. 377, citado por G. Beaujouan, *ibíd.*, pág. 62.

49. *The Haven Finding Art* [204], pág. 96: «Too much, however, must not be argued from mere silence. Men of action were very rarely writers, while scholars and literary men very rarely went to sea, and were still more rarely interested in technical matters».
50. E. G. Taylor [204], *op. cit.*, observación llena de humor, pág. 4.
51. *V Coloquio* [209], págs. 91 y ss.
52. *V Coloquio* [209], pág. 93.
53. E. G. R. Taylor [204], *op. cit.*, mapas, págs. 10-11.
54. E. G. R. Taylor [204], *op. cit.*, pág. 96.
55. E. G. R. Taylor [204], *op. cit.*, pág. 101, y G. Beaujouan, en *I Coloquio* [205], pág. 106.
56. E. G. R. Taylor [204], pág. 11.
57. *I Coloquio* [205], pág. 107.
58. *The Haven Finding Art* [204], y Cartographie nautique dans l'océan Indien, en *VI Coloquio* [210], págs. 49-91.
59. A. Teixeira da Mota, *V Coloquio* [209], págs. 61-62.
60. E. G. R. Taylor [204] (citado por A. Teixeira da Mota, *op. cit*, [209], pág. 63), ha visto la diferencia: «... The Mediterranean pilot never took his eyes off the needle and based upon it his orders to the steerman, while he worked out his course entirely by his records of bearing and distance. The Arab might use the needle to check his orientation, but determined his position relative to his port of destination by taking a star-sight. It was for "navigatio" in its narrower sense and not it its general sense that the magnetic compass was not used. That explain the apparent contradiction.»
61. Teixeira da Mota, *VI Coloquio* [210], págs. 51-52.
62. G. Beaujouain, Science livresque et art nautique, en *V Coloquio* [209], páginas 61-85.
63. G. Beaujouan [209], *ibíd.*, pág. 66.
64. En *Nuevos estudios sobre historia de la ciencia española*, Barcelona, 1960; *Las Tablas astronómicas del Rey don Pedro el Ceremonioso*, Barcelona, 1962, citados por G. Beaujouan [209].
65. G. Beaujouan [209], *ibíd.*, pág. 67.
66. «Nelli giorni che noi stemmo sopra la bocca di questo fiume, non vedemmo più che una volta la tramontana e ne pareva molto bassa sopra il mare e piro la convenivamo vedere con tempo chiaro e ne pareva sopra il mare l'altezza di una lancia.» Según la edición de J. M. da Silva Marques, *Descobrimentos portugueses* (supl. del tomo I) [48], Lisboa, 1944, pág. 320, citado por G. Beaujouan [209], *ibíd.*, pág. 67.
67. [209], *ibíd.*, pág. 67.
68. G. Beaujouan [209], *ibíd.*, pág. 69.
69. A la que se refiere Pedro de Abano en el *Conciliator* (differentia LXVII), según G. Beaujouan [209], *ibíd.*, pág. 68.
70. G. Beaujouan [209], *ibíd.*, pág. 69.
71. Cf. más arriba, págs. 220-222.
72. G. Beaujouan [209], *ibíd.*, pág. 69. Es la primera descripción conocida de una observación anterior a 1480 en la historia de los grandes descubrimientos, si excluimos el viaje que habría hecho al norte del paralelo 54

el carmelita inglés Nicolas de Lynn, en 1360, portador de un astrolabio. BEAUJOUAN adopta esta solución apoyándose sobre la refutación inquebrantable de G. SARTON en la clásica *Introduction to the History of Science* [119], t. III, Baltimore, 1948, pág. 1501.

73. G. BEAUJOUAN [209], *ibíd.*, pág. 71.
74. TH. MONOD, R. MAUNY, G. DUVAL, *De la première découverte de la Guinée; récit par Diogo Gomes*, Centro de Estudos da Guiné portuguesa [42], Bissau, 1959, págs. 54-55.
75. Admirable demostración de GUY BEAUJOUAN, *V Coloquio* [209], páginas 65-70.
76. El texto, en una buena lectura, aporta (citado por G. BEAUJOUAN [209], *ibíd.*, pág. 69): «Et ego habebam quadrantem, quando ivi ad partes istas, et scripsi in tabula quadrantis altitudinem poli arctici, et ipsum meliorem inveni quam cartam. Certum est quod in carta videtur via marinandi, sed semel errata nunquam redeunt ad primum propositum.»
77. G. BEAUJOUAN [209], *ibíd.*, pág. 70.
78. Traducción portuguesa inspirada de GABRIEL PEREIRA (1899), y recogida por V. M. GODINHO, en su excelente publicación titulada *Documentos sobre a expansão portuguesa* [47].
79. G. BEAUJOUAN, *V Coloquio* [209], pág. 73.
80. G. BEAUJOUAN, *V Coloquio* [209], págs. 82-83.
81. E. G. R. TAYLOR [204], pág. 151.
82. G. BEAUJOUAN, en *Histoire générale des Sciences* [117], t. I, págs. 521, 547.
83. [117], *ibíd.*, t. I, págs. 547-548.
84. [117], *ibíd.*, t. I, pág. 548.
85. [117], *ibíd.*, t. I, págs. 575-576.
86. «Nueva Clío», 26 *bis*.
87. E. G. R. TAYLOR [204], pág. 162.
88. J. HEERS, *Gênes* [293], pág. 430.
89. R. DE ROOVER, *Money Banking and Credit in Medieval Bruges* [407], II.
90. Y. RENOUARD, *Les homes d'affaires italiens au Moyen Age* [398], 1949. Y, naturalmente, los trabajos de H. SIEVEKING, A. SCHAUBE, A. E. SAYOUS, G. LUZATTO, A. SAPORI, R. LOPEZ, R. DE ROOVER, F. C. LANE, J. HEER., R.-H. BAUTIER, FEDERICO MELIS y algunos otros; cf. tercera parte, Documentación, § 15, págs. 311-312.
91. Y. RENOUARD [398], pág. 49.
92. J. PÉREZ DE TUDELA BUESO, *Revista de Indias* [591], [592], [592 *bis*], [593], 1957.
93. Y. RENOUARD [398], pág. 36.
94. Y. RENOUARD [398], pág. 84: «En 1277, la galera de Nicolozzo Spinola llegó a Flandes; en 1278, otra se dirigió a Inglaterra». En 1290, los Vivaldi. En 1298 se estableció una línea regular entre Génova, Flandes e Inglaterra. Véase también «el portulano del genovés Pietro Visconte en donde están representadas, a partir de 1311 y sin duda antes, las costas atlánticas de Gibraltar a Berwick en Escocia». Venecia sigue en el segundo decenio del siglo XIV. A finales del siglo XIV, «Nicolo y Antonio Zeno llegarían a las Feroe, Islandia y Groenlandia».
95. Cf. más abajo, II parte, cap. III, págs. 247 y ss.

96. F. BRAUDEL, De l'or du Soudan à l'argent d'Amérique (*Annales, E.S.C.*, 1946, núm. 2); y *Méditerranée* [364], 2.ª ed., 1966-1967, págs. 422-467.
97. V. M. GODINHO, *L'economie de l'Empire portugais* [135], 1958; *Os descobrimentos e economia mondial* [138], 1963; *Les finances de l'Etat portugais* [136], 1958. Véase, además, M. NUNES DIAS, *O capitalismo monárquico portugues (1415-1549)* [146], Coimbra, 1963-1964, 2 vols.
98. ANDREW H. WATSON, Back to Gold and Silver (*The Economic History Review*, 2.ª serie, vol. XX núm. 1, enero-marzo 1967 [436]).
99. Cf. más arriba, págs. 60-61.
100. A. H. WATSON [436].
101. C. CIPOLLA, Sans Mahomet, Charlemagne serait inconcevable (*Annales, E.S.C.*, 1962, págs. 130-136).
102. ANDREW H. WATSON [436], págs. 23-25.
103. ANDREW H. WATSON [436], pág. 29.
104. ABBOTT P. USHER, *Early History of Deposit Banking* [435]; R. DE ROOVER, *La lettre de change* [409]; *Money, banking and credit in Medieval Bruges* [407]; *Gresham* [408].
105. ABBOTT P. USHER, *Early History...* [435], pág. 3.
106. R. DE ROOVER, Aux origines d'une technique intellectuelle: la formation de l'expansion de la comptabilité à partie double (*Annales d'Histoire économique et sociale* [406], 1937, págs. 171-193, 270-298).
107. R. DE ROOVER, *Bruges* [409].
108. R. DE ROOVER, *La lettre de change* [409], págs. 16-17.
109. R. DE ROOVER, *La lettre de change* [409], pág. 16.
110. SCHNAPPER, *Les rentes* [413 *bis*].
111. R. DE ROOVER, *La lettre de change* [409], pág. 23.
112. Gracias a R. DE ROOVER, H. LAPEYRE, MANDICH (*Le pacte de Ricorsa*, París, 1953), SAPORI (cf. III parte, § 15, págs. 311-312).
113. R. DE ROOVER, *La lettre de change* [409], págs. 17-18.
114. R. DE ROOVER, *La lettre de change* [409], pág. 43.
115. R. DE ROOVER, *La lettre de change* [409], pág. 35.
116. Y. RENOUARD, *Homes d'affaires* [398], págs. 119 y ss.
117. Y. RENOUARD, *ibíd.*, [398], pág. 119.
118. Y. RENOUARD, *ibíd.*, [398], pág. 120.
119. Y. RENOUARD, *ibíd.*, [398], pág. 121.
120. M. NUNES DIAS, *O capitalismo monárquico portugues* [146], t. II, páginas 189 y siguientes.

CAPÍTULO III

Las motivaciones

Los medios no son suficientes. Los motivos cuentan más todavía. No existe ejemplo alguno de sociedad humana que no haya acabado por obtener los medios de sus motivos. Los motivos se confunden con lo que nos sentimos tentados en llamar los caminos y los medios superiores. Mucho más que los medios, las motivaciones nos conducen, pues, al centro de la gran historia.

1. Fuentes y aproximaciones

Al mismo tiempo, en el fondo de problemas casi insolubles en razón de las fuentes, resulta a veces muy difícil el conocimiento de los medios [1]. Los hemos visto ocultos bajo nuestros pasos. Sin embargo, su historia se confunde con la de las técnicas, que en la actualidad es relativamente bien conocida. La arqueología ha venido en nuestra ayuda. Los textos —a condición de que sepamos leerlos y limitarlos a prudentes hipótesis paliadoras de los efectos de algunos silencios— han permitido responder a muchas preguntas. Es infinitamente más difícil el descubrimiento de las motivaciones. Se hallan disimuladas en el fondo inexpresado del inconsciente colectivo. Necesitamos fuentes que nos los entreguen fácil y directamente.

1. UNA APROXIMACIÓN INDIRECTA A LAS MOTIVACIONES

Los textos que utilizamos no son confesiones. Crónicas en su mayor parte, fijan el acontecimiento y conservan el recuerdo de hechos debidamente escogidos. Dedicados a la gloria del príncipe (Enrique

96. F. BRAUDEL, De l'or du Soudan à l'argent d'Amérique (*Annales, E.S.C.*, 1946, núm. 2); y *Méditerranée* [364], 2.ª ed., 1966-1967, págs. 422-467.
97. V. M. GODINHO, *L'economie de l'Empire portugais* [135], 1958; *Os descobrimentos e economia mondial* [138], 1963; *Les finances de l'Etat portugais* [136], 1958. Véase, además, M. NUNES DIAS, *O capitalismo monárquico portugues (1415-1549)* [146], Coimbra, 1963-1964, 2 vols.
98. ANDREW H. WATSON, Back to Gold and Silver (*The Economic History Review*, 2.ª serie, vol. XX núm. 1, enero-marzo 1967 [436]).
99. Cf. más arriba, págs. 60-61.
100. A. H. WATSON [436].
101. C. CIPOLLA, Sans Mahomet, Charlemagne serait inconcevable (*Annales, E.S.C.*, 1962, págs. 130-136).
102. ANDREW H. WATSON [436], págs. 23-25.
103. ANDREW H. WATSON [436], pág. 29.
104. ABBOTT P. USHER, *Early History of Deposit Banking* [435]; R. DE ROOVER, *La lettre de change* [409]; *Money, banking and credit in Medieval Bruges* [407]; *Gresham* [408].
105. ABBOTT P. USHER, *Early History...* [435], pág. 3.
106. R. DE ROOVER, Aux origines d'une technique intellectuelle: la formation de l'expansion de la comptabilité à partie double (*Annales d'Histoire économique et sociale* [406], 1937, págs. 171-193, 270-298).
107. R. DE ROOVER, *Bruges* [409].
108. R. DE ROOVER, *La lettre de change* [409], págs. 16-17.
109. R. DE ROOVER, *La lettre de change* [409], pág. 16.
110. SCHNAPPER, *Les rentes* [413 *bis*].
111. R. DE ROOVER, *La lettre de change* [409], pág. 23.
112. Gracias a R. DE ROOVER, H. LAPEYRE, MANDICH (*Le pacte de Ricorsa*, París, 1953), SAPORI (cf. III parte, § 15, págs. 311-312).
113. R. DE ROOVER, *La lettre de change* [409], págs. 17-18.
114. R. DE ROOVER, *La lettre de change* [409], pág. 43.
115. R. DE ROOVER, *La lettre de change* [409], pág. 35.
116. Y. RENOUARD, *Homes d'affaires* [398], págs. 119 y ss.
117. Y. RENOUARD, *ibíd.*, [398], pág. 119.
118. Y. RENOUARD, *ibíd.*, [398], pág. 120.
119. Y. RENOUARD, *ibíd.*, [398], pág. 121.
120. M. NUNES DIAS, *O capitalismo monárquico portugues* [146], t. II, páginas 189 y siguientes.

Capítulo III

Las motivaciones

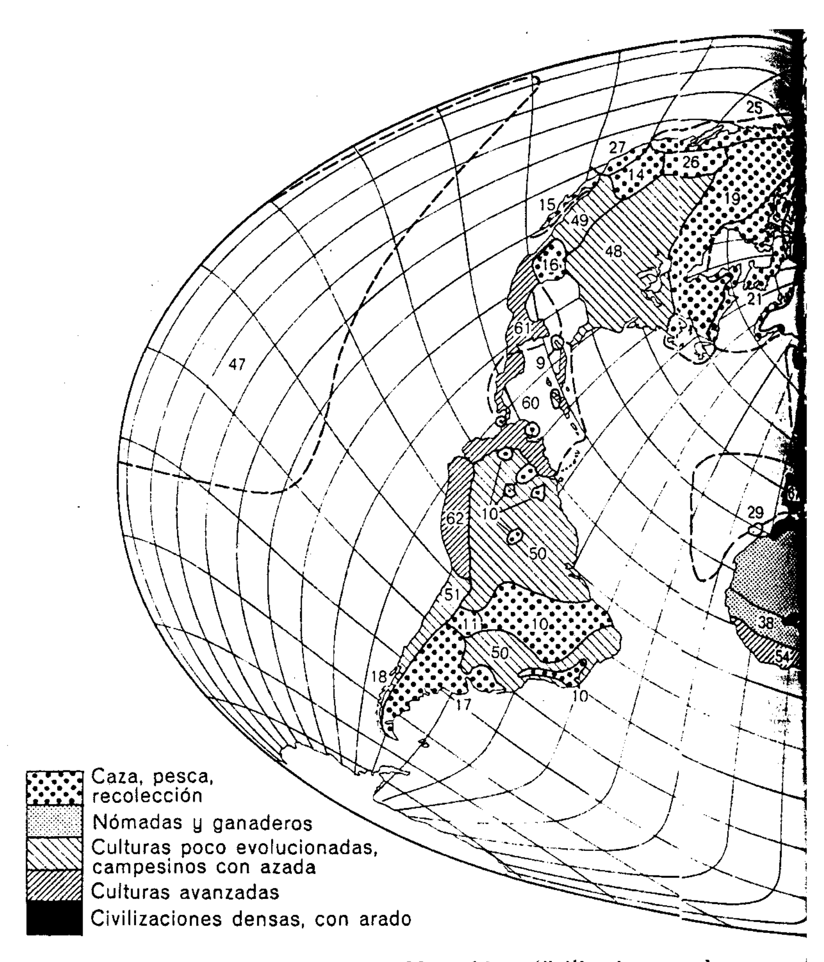
Los medios no son suficientes. Los motivos cuentan más todavía. No existe ejemplo alguno de sociedad humana que no haya acabado por obtener los medios de sus motivos. Los motivos se confunden con lo que nos sentimos tentados en llamar los caminos y los medios superiores. Mucho más que los medios, las motivaciones nos conducen, pues, al centro de la gran historia.

1. Fuentes y aproximaciones

Al mismo tiempo, en el fondo de problemas casi insolubles en razón de las fuentes, resulta a veces muy difícil el conocimiento de los medios [1]. Los hemos visto ocultos bajo nuestros pasos. Sin embargo, su historia se confunde con la de las técnicas, que en la actualidad es relativamente bien conocida. La arqueología ha venido en nuestra ayuda. Los textos —a condición de que sepamos leerlos y limitarlos a prudentes hipótesis paliadoras de los efectos de algunos silencios— han permitido responder a muchas preguntas. Es infinitamente más difícil el descubrimiento de las motivaciones. Se hallan disimuladas en el fondo inexpresado del inconsciente colectivo. Necesitamos fuentes que nos los entreguen fácil y directamente.

1. Una aproximación indirecta a las motivaciones

Los textos que utilizamos no son confesiones. Crónicas en su mayor parte, fijan el acontecimiento y conservan el recuerdo de hechos debidamente escogidos. Dedicados a la gloria del príncipe (Enrique



MAPA 16. — Civilizaciones, culturas y pu
(Según G. W. HEWES y F. BRAUD

1, Tasmanios; 2, Pigmeos del Congo. 3, Vedas (Ceilán); 4, Andamanes; 5, S
(Antillas); 10, Ge-botocudos; 11, Indios del Gran Chaco; 12, Bosquimanes; 13, Au
deste de México; 17, Patagonia; 18, Indios de las costas meridionales de Chile; 19,
centro y del este; 22, Esquimales del oeste; 23, Kamchadales, coriacos, chukche
Canadá); 26, Meseta de Columbia; 27, California central; 28, Pueblos criadores de
Pastores de las montañas del Próximo Oriente; 33, Pastores del Pamir y del Hindu
tarios; 38, Sudaneses del oeste; 39, Sudaneses del este; 40, Somalíes y galla del n
Bantús del oeste; 44, Hotentotes; 45, Papúes melanesios; 46, Micronesios; 47, Po
(oeste de los Estados Unidos); 50, Indios de Brasil; 51, Indios de Chile; 52, Pueblo
Tribus de las regiones altas de Asam y Birmania; 56, Tribus de las regiones altas
58, Tribus de las montañas y los bosques de la India central; 59, Malgaches; 60, C
65, Abisinios; 66, Musulmanes sedentarios; 67, Sudoeste europeo; 68, Este mediter
distinción entre musulmanes e hindúes); 72, Zona baja del sudeste asiático; 73,



los primitivos en el mundo
[365], págs. 40-41)

ais y semangs; 6, Kubus; 7, Punans (Borneo); 8, Negritos de Filipinas; 9, Siboney
lianos; 14, Gran Cuenca (Estados Unidos); 15, Baja California: 16, Tejas y nor-
, Atabascos y algonquinos (norte de Canadá); 20, Yukaghires; 21, Esquimales del
: 24, aínos, giliacos, golds; 25, Indios de la costa noroeste (Estados Unidos y
renos. 29, Islas Canarias; 30, Nómadas del Sáhara; 31, Nómadas de Arabia: 32,
sh; 34, Kazakokirguises: 35, Mongoles: 36, Pastores tibetanos; 37, Tibetanos seden-
deste de África; 41, Poblaciones nilóticas; 42, Pastores del este africano; 43,
esios; 48, Indios de América (este de los Estados Unidos); 49, Indios de América
del Congo; 53, Pueblos de los lagos del este de África; 54, Costas de Guinea. 55,
Indonesia: 57, Pueblos de las regiones altas de Indochina y del sudoeste de China;
ibes; 61, Mexicanos, mayas: 62, Peruanos y andinos: 63, Fineses; 64, Caucasianos;
neo; 69, Europa del Este: 70, Europa del Noroeste: 71, India (el mapa no hace
na baja indonesia; 74, Chinos; 75, Coreanos: 76, Japoneses.

el Navegante), a la gloria de un hombre (Colón), marcan una anterioridad y, en la óptica de la conquista y del monopolio, fundan el derecho. Gracias a los contratos de fletamento y a las cartas partidas, el texto notarial proporciona la estructura de un negocio. Historia de una orden, el texto narra una aventura espiritual, marca algún jalón con miras a una canonización. Con unas pocas excepciones [2], nuestros textos no tratan de los orígenes; tienden, pues, a dejar los móviles en la sombra. Además, la historia que nos dan es una historia fraccionada. Todo lo más, como la incomparable *Historia* de Las Casas, escrutarán, incansablemente, la voluntad de un hombre. Ahora bien, la expansión europea no fue empresa exclusiva de Enrique el Navegante, ni de Colón. Como tampoco concernió a la totalidad de los cuarenta o cincuenta millones de hombres, que formaron, en un momento dado, la Cristiandad latina. Fue debida a grupos. Podemos adelantar que no fueron jamás más de diez, quince o veinte mil al mismo tiempo, en el siglo XV, los que actuaron y llevaron a cabo, conjuntamente, la gran aventura de la expansión. Este fue, pues, el empresario colectivo de la explosión planetaria de Europa. Sacó su fuerza del mundo numeroso y ya potente que había detrás de él: un mundo que le empujó por sus necesidades, un mundo del que era factor y heraldo.

a) *Una problemática de los grupos.* Es necesario, ante todo, delimitar el agente, cifrar, contar, intentar una evaluación aproximada. En una etapa próxima, será preciso esforzarse en delimitar los grupos con más rigor. ¿Cuántos en Génova, cuántos en el Algarve, cuántos en Lisboa?

La tarea se presenta relativamente más fácil para el siglo XVI. Partamos, pues, del más próximo relativo para remontar hacia lo incierto. Las dimensiones, relativamente bien conocidas, de las ciudades proporcionan una base de reflexión. Sevilla tenía 45 000 habitantes hacia 1500, de 120 a 130 000 hacia 1600. Aquí, 50 000 habitantes por lo menos pueden ser atribuidos al efecto inducido de la conquista. Lo mismo ocurre en Lisboa. Un centenar de miles de personas vivía de las tierras nuevas entre Sevilla y Lisboa, hacia finales del siglo XVI. Podemos suponer, *grosso modo,* en la Europa entonces entregada directamente a la explotación de los nuevos mundos, unas 300 000-400 000 personas, o sea, una población activa de 100 000 a 150 000 almas. Es razonable suponer, inspirándonos en el crecimiento de los tráficos y de los valores transportados, una multiplicación por diez o quince desde finales del siglo XV a finales del XVI. Si de 300 a 400 000 personas vivían directamente de los nuevos mundos hacia 1600, de 10 a 20 000 agentes de la explosión planetaria cien años antes constituye una evaluación razonable [3]:

simple hipótesis, en espera de los resultados de una investigación deseable. No basta una medida global. A menudo, las preguntas se presentan sin respuesta.

¿Cuáles fueron la composición, los orígenes de los componentes y la movilidad de tales grupos? En Lisboa (como en Sevilla a principios del siglo XVI) vivía un importante núcleo judeo-cristiano. Un mundo, según toda verosimilitud, relativamente abierto, puesto que era urbano. Las ciudades eran «sitios para morir»; el balance de nacimientos es allí negativo, y el coeficiente neto de reproducción casi siempre por debajo de la unidad. Los agentes del descubrimiento no escaparon, sin duda, a la regla. Riesgos, pérdidas en el mar, interrupciones y rupturas de la vida conyugal por parte de los que viajaban y navegaban, todo contribuyó al déficit demográfico de los grupos urbanos expuestos y comprometidos en el proceso del descubrimiento; todo contribuyó a los intercambios que tendían a la inserción de esos grupos en el traspaís que los segregaba.

Las motivaciones del descubrimiento fueron ante todo las motivaciones de esos grupos privilegiados. Fueron, también, las motivaciones que, en otras partes, empujaban a la constitución de esos grupos de agentes. Sería importante determinar rápidamente el trabajo llevado a cabo y el trabajo que sería necesario emprender. El estudio de las fuentes, según los métodos tradicionales, ha dado de sí todo lo que podía dar. Véase, típico de una obra que ha dado sus frutos, la masa impresionante de los buenos trabajos publicados, con ocasión de la celebración, en Portugal, del V centenario de la muerte de Enrique el Navegante [4].

b) *Encontrar un método.* La lectura de fuentes fraccionadas, para glorificar lo más a menudo a un hombre o a un grupo familiar restringido —tal, en este sentido, la admirable *Crónica da Guiné* de Gomes Eanes da Zurara [5]—, ya no puede, hoy día, ampliar sensiblemente nuestros conocimientos. Zurara (si seguimos a Duarte Leite y V. M. Godinho) nos lleva lejos de las intenciones primeras y de los motivos verdaderos del príncipe. En cuanto a Las Casas, escribe un tercio de siglo después del acontecimiento. La principal dificultad estriba en el desfase cronológico entre el acontecimiento relatado y sobre todo su génesis, por una parte, y la fuente explícita, por otra, en una época en que todo iba de prisa. Las fuentes que dan cuenta de los motivos son ya obras de historia. Los autores que han contribuido a la crónica de Guinea, igual que Las Casas, actúan como historiadores. El documento bruto no da testimonio de las motivaciones; el documento elaborado da cuenta de los motivos del mañana y de los de los otros. Pero una historia demasiado atenta a la letra del documento da como resultado una historia artificialmente vuelta hacia

atrás[6]. El esfuerzo de lectura crítica, a veces incluso hipercrítica, de Duarte Leite, seguido por V. M. Godinho, ha llegado, debemos recordarlo, a una traslación en el tiempo de una historia antedatada, más o menos, de todo el espesor de una generación. El estudio crítico de las fuentes y de las crónicas de la expansión no ha agotado todavía todos sus recursos. Puede suponerse, sin embargo, que ha alcanzado el umbral de los rendimientos decrecientes.

Por lo que a las motivaciones se refiere, una lectura fraccionada de los textos, en la época crítica, no permite un progreso decisivo. Volvamos, por un instante, a la *Crónica da Guiné*. Sabemos que las motivaciones que atribuye al infante y al grupo de Sagres, hacia 1430-1440, son, en realidad, pensamientos madurados al final de la experiencia: tal vez posteriores a 1460. Conocemos mejor a los autores y podemos fechar con más exactitud. Si el progreso de nuestro conocimiento pasa por esta crítica previa, hoy en gran parte desaparecida, un progreso decisivo de las razones profundas de la expansión supone un gran trabajo de investigación, coordinada al menos, y, sin duda, colectiva.

Se puede esbozar el marco a grandes rasgos.

Será necesario, ante todo, realizar un inventario completo de las *fuentes directas*, relativamente fácil de hacer. Para las *fuentes indirectas*, el trabajo es más delicado. Pueden entrar en esta categoría todos los documentos que testimonian el impacto recibido de los nuevos mundos. Las fuentes directas dan cuenta de los grupos-agentes; las fuentes indirectas, de su inserción en una Cristiandad latina considerada, por un momento, como el vasto y profundo traspaís de la empresa de exploración y de conquista. Es necesario proceder a la acotación sistemática de todas las indicaciones de causalidad, de motivación, aprovechando al máximo las rectificaciones de cronología y de interpretación[7]. Será necesario someter esta información a los análisis de contenido y a los procedimientos habituales de la semántica cuantitativa. Y ello implica el recurso a los ordenadores. En el estadio de la recogida de información, tiene sumo interés la confrontación de esa investigación con otras investigaciones.

La historia de las motivaciones de la exploración y de la conquista conducida al nivel significativo de los grupos debe orientarse conforme a los métodos y la problemática de la historia cuantitativa. Sabemos lo que representan, en este campo, la investigación de los programas generales y el recurso a los «ordenadores de la tercera generación»[8]. Tal vez sea prematuro intentar dejar de lado las fichas y probar una experiencia de recogida directa sobre cinta por el método Couturier. Los progresos exponenciales realizados por el tratamiento electrónico de la información llevan consigo un derrumba-

miento de los costes, y por lo tanto el rápido cambio de posición de las empresas colectivas según los métodos tradicionales.

Esperamos investigaciones de este tipo —para las que hacemos votos— y el abandono definitivo de los marcos nacionales que dividen inútilmente e introducen nociones anacrónicas.

2. El gran debate alrededor de Portugal

Es peligroso anticipar lo que proporcionaría una empresa de esta clase. Nos vemos reducidos a las aproximaciones tradicionales.

Los estudios de las motivaciones se encuentran siempre incluidos dentro de los marcos de los inevitables estudios nacionales. Una vez más, como es de justicia, Portugal aparece en primer término. Volvemos a encontrar, frente a frente, a los partidarios de un motivo político consciente y continuo —véase Jaime Cortesão [9]— y al otro lado, a la escuela crítica de Duarte Leite y de V. M. Godinho [10] que preconiza una serie desarticulada de empirismos sucesivos. El debate es muy general. Desborda ampliamente del marco portugués. Pero las series portuguesas son las más largas, las más continuas, las más significativas. La historia del descubrimiento y de la conquista portuguesa es también la más apasionada. En espera de la renovación de la cuestión por el tratamiento mecánico global de la totalidad de la información disponible, se puede considerar que el marco portugués es el más representativo y que la historiografía portuguesa del descubrimiento de los siglos XIV y XV es la mejor.

a) *La complejidad de lo real vivido.* Nada en la documentación disponible, tratada según el método tradicional, permite decidir de un modo absolutamente seguro entre las tesis en presencia. Nuestras fuentes evocan la cruzada (el descenso a lo largo de las costas de África, en la prolongación de Ceuta, aparece como una operación de liberación de la Cristiandad asediada). Evocan después el motivo más noble: el de la propagación de la fe, esa preocupación franciscana de la misión [11]. Nada más elocuente que el Diario de Colón, de octubre a diciembre de 1492. El documento tiene el mérito de la autenticidad [12]. En él todo aparece mezclado: la sed de oro, la codicia, el cinismo inconsciente, y el más auténtico sentido de la misión en la línea de los franciscanos de La Rábida. El 12 de octubre: «Yo, porque nos tuviesen mucha amistad, porque conocí que era gente que mejor se libraría y convertiría a nuestra Santa Fe con amor que no por fuerza, les di a algunos de ellos unos bonetes colorados y unas cuentas de vidrio». Y la hermosa confesión de la noche de Navidad: «Yo certifico a Vuestras Altezas que en el mundo creo que no hay mejor gente. Ellos aman a sus prójimos como a sí mismos y tienen un

habla la más dulce del mundo y mansa y siempre risa. Ellos andan desnudos, hombres y mujeres, como sus madres los parieron. Mas crean Vuestras Altezas que entre sí tienen costumbres muy buenas».

Móviles económicos más o menos torpemente expresados, móviles sociales que se adivinan más que se expresan, ambiciones y rivalidades de los Estados nacientes: he aquí lo que dicen los documentos y, sobre todo, las crónicas que son ya trabajo de historiador. Pero los motivos más profundos no son siempre los que se expresan con claridad. A menos que se descarte, *a priori*, del campo de la historia todo lo que no aparece formulado explícitamente, nos vemos obligados a ir más allá de lo que el documento nos deja ver. Quizá la principal ventaja del análisis de semántica cuantitativa es descubrir órdenes de preocupación subconsciente que la simple lectura no es susceptible de descifrar.

b) *Recurrir a los modelos.* Para sobrepasar el dato bruto del documento deberemos recurrir necesariamente a modelos.

Un buen modelo debe integrar la totalidad de los elementos contenidos en los documentos. Los modelos de la historiografía tradicional daban un lugar privilegiado a la cruzada, a la misión y al Estado. No integraban la totalidad de los datos documentales. No eran buenos modelos. Los modelos hipercríticos que son, lo más a menudo, modelos puramente económicos, no son por la misma razón buenos modelos: su simplificación es mutilante.

Un modelo integra necesariamente las preocupaciones de una época. No es sino una etapa, un jalón de una explicación del pasado siempre puesta de nuevo sobre el tapete.

2. Un modelo macroeconómico. El espacio planetario

Es necesario romper con los Estados, romper con el fraccionamiento de las motivaciones. Lo religioso, lo social, lo económico, el pensamiento. El hombre es un todo. Intentemos restituirlo en su totalidad.

De hecho, toda historia de la apertura planetaria de las civilizaciones y de las culturas [13] supone dos preguntas previas. Ya las hemos planteado. Sin embargo, son tan importantes que vamos a tratarlas una vez más.

1. El espacio discontinuo de las civilizaciones y de las culturas

¿Por qué la Cristiandad latina? ¿Por qué el paradójico siglo XV? Fernand Braudel, en alguna de las páginas más densas de un gran libro [14], parte de la asimetría fundamental del ecumene. 70 % de los hombres viven sobre 7 % de las tierras emergidas. A un nivel mucho más bajo, ocurrió lo mismo del siglo XIII al XVIII. «Saint-Exupéry lo dijo a su manera: el universo de los manantiales y de las casas no es más que una estrecha cinta en la superficie del globo...». «Los hombres no se extendieron sobre la Tierra, escribe Vidal de La Blanche, a modo de una mancha de aceite, sino que se reunieron primitivamente como las hormigas.»

«De este modo conocemos, hacia 1500... el emplazamiento casi exacto de las civilizaciones, de las culturas evolucionadas, de las culturas primitivas a través del mundo entero...» Podemos, hoy día, tomando como base documentos del pasado y la experiencia de las ciencias etnográficas del presente, en razón de la sorprendente permanencia del hecho cultural, hacer un mapa de las culturas y de las civilizaciones del mundo en el siglo XV. Debemos al trabajo interdisciplinario de un historiador y de un etnógrafo este singular monumento.

El mapa de Gordon W. Hewes, reproducido e interpretado por Fernand Braudel (cf. págs. 248-249), del que volveremos a hablar [15], «distingue [16] 76 civilizaciones y culturas, o sea, 76 compartimentos de formas y superficies diversas, y que se reparten los 150 millones de km² de tierras emergidas. Estas 76 piezas de puzzle esbozan una clasificación desde el compartimento n.° 1, el de Tasmania, hasta el 76.° y último, el de Japón. La clasificación se lee sin dificultad de abajo arriba: 1.°, del n.° 1 al 27 están clasificados los pueblos primitivos; 2.°, del 28 al 44, los nómadas y los pastores; 3.°, del 45 al 63, los pueblos de agricultura todavía deficiente, ante todo los campesinos de azada, curiosamente repartidos como un cinturón aproximadamente continuo alrededor del mundo; 4.°, por último, del n.° 64 al 76, las civilizaciones, poblaciones relativamente densas, en posesión de múltiples medios y ventajas: animales domésticos, arados, tracción sobre ruedas y sobre todo las ciudades... el universo denso en hombres».

Todo se juega, desde su aparición entre el IV y el I milenio antes de Jesucristo..., entre estas «trece civilizaciones a escala mundial, una larga y estrecha cinta en el conjunto del Viejo Mundo, es decir, una reducida franja de manantiales, de labranzas, de densos poblamientos, de espacios poseídos por el hombre tan sólidamente como

entonces le era posible poseerlos». Lo que era verdad en 1500, lo era en 1400 y también en 1800. «El balance [17] no es difícil: Japón, Corea, China, Indochina, Insulindia, India, el Islam filiforme, las cuatro diferentes Europas (la latinidad mediterránea, la más rica; la griega, la más desgraciada, asfixiada por la conquista turca; la nórdica, la más dinámica; la rusolapona, la más atrasada).»

De hecho, todo se juega entre las dos masas más densas de la humanidad: el Mediterráneo cambiado en Cristiandad y China. Entre la población de Europa y la de China, entre el ritmo del uno y del otro, una casi igualdad que Fernand Braudel subrayaba todavía recientemente [18], y de la que sacamos consecuencias importantes para una evaluación razonable del nivel y del ritmo de crecimiento de la población global de la Tierra.

2. ¿Por qué Europa a pesar de todo?

En estas condiciones, sigue existiendo el problema capital. *¿Por qué Europa? ¿Por qué no China?*

Esta grave cuestión [19] se plantea por sí misma en el propio contexto del decisivo estudio de Fernand Braudel.

Hemos ignorado demasiado tiempo la profunda igualdad China-Europa y la anterioridad china en muchos campos, para no seguir a Joseph Needham muy lejos en sus convincentes demostraciones [20]. Anterioridad, pues, sin duda, en China, de la mayor parte de los medios de una navegación a larga distancia [21]. Anterioridad de los juncos chinos en las costas Sur de África. En 1420, China estaba, poco más o menos, en la etapa portuguesa de 1480. Pero en China, el asunto se terminó pronto. Virginia Rau ha condensado esta historia capital en forma de un cuento filosófico [22].

Lo que faltó a China fueron motivos, y grupos para darlos. El problema del fracaso chino se sitúa ante todo al nivel de los motivos. El fracaso chino fue doble: hay que situarlo al nivel de los medios tanto como de los deseos. Emana de todo un ser.

a) *Rico en duración.* La igualdad China-Europa no es, tal vez, sino una falsa igualdad. Lo que faltaba todavía en China, hacia 1400, era el tiempo. La joven China. Realmente, sí. La emergencia que los hombres de la cuenca del Mediterráneo realizaron en Egipto y en Mesopotamia en los alrededores de los años 3500-3000 a. J. C., se halla en el estadio que los hombres, en China, no franquearon hasta 2000 años antes de nuestra era. La India, América, el resto del mundo llegaron después... Todo se jugó, en el punto de partida, durante estos mil o mil quinientos años, que en otra parte, en las Indias orientales o en la densa América de las mesetas, fueron veinte o treinta siglos.

Un adelanto puede perderse, pero un retraso jamás se recupera totalmente. En esta perspectiva [23], los éxitos tecnológicos y científicos de la China de los Ming en el siglo XV tienen algo que yo calificaría con agrado de alejandrino. China pudo inventar, crear, como la civilización helenística había inventado y creado, pero le faltó, como al Egipto griego de los Lágidas, a pesar de su masa en apariencia comparable a la de Europa, los haces de algunas decenas de miles de voluntades asociadas. En una palabra, le faltó tiempo, los grupos de voluntades convergentes y los medios de asentar su expansión ultramarina sobre el número de hombres efectivamente comprometidos. Sin esta difusión, el número total resulta en parte ilusorio. Al mismo tiempo, una buena parte de las demostraciones de Joseph Needham conserva su valor, a cambio de perder la dimensión que pretende darles.

El fracaso de China, o sea, el éxito de Europa, deben ser buscados igualmente en una relación del hombre y de la Tierra. La superioridad de Europa hunde algunas de sus raíces, lo bastante evidentes que no plantean problemas, en una doble elección peligrosa: en favor de una alimentación basada en la carne, o sea, de proteínas animales y en favor del motor muscular animal.

b) *Rica en proteínas animales.* La ventaja es evidente. Existe aumento de proteínas animales en el siglo XV en nuestros balances europeos [24]; después, retroceso progresivo en el siglo XVI y en el siglo XVII nivelación verosímil con el siglo XIII. Más allá del accidente relativo de una fluctuación plurisecular, la Europa material sacó una de sus fuerzas biológicas de sus disponibilidades en proteínas ricas y fácilmente asimilables. La alimentación más rica en carne de los europeos en la América del siglo XVI se opuso a la alimentación predominantemente vegetariana de las culturas indígenas, mientras que los europeos carnívoros del siglo XV, los europeos más modestamente alimentados de finales del siglo XVI y del XVII, los europeos lujosamente alimentados de la conquista americana, se oponían globalmente, más allá de los matices cronológicos y los matices regionales, a los otros hombres tomados en su conjunto.

c) *Bien provista de motores.* La Europa carnívora recurrió en masa al motor muscular animal. Volvamos, una vez más, sobre esta evaluación global, cuyo secreto posee Fernand Braudel [25]. Hacia mediados del siglo XVIII, se puede valorar la cabaña europea en 14 millones de caballos y 24 millones de bueyes. O sea, un motor muscular animal de 10 millones de caballos-vapor. Frente a este potencial, el motor muscular humano (de 50 millones de trabajadores sobre 100 millones de habitantes) representa poco menos de un millón de caballos-vapor (900 000). Si totalizamos motor muscular animal, madera,

ruedas hidráulicas, fuerza eólica, molinos y velas, comprobamos no sin sorpresa, que a mediados del siglo XVIII cada habitante poseía ya, en Europa, por término medio, 25 veces más energía de lo que su aparato muscular era susceptible de procurarle. El razonamiento que Fernand Braudel hace para el siglo XVIII es, en líneas generales, valedero para el siglo XV. Para 500 000 caballos-vapor musculares humanos, 10 millones, *grosso modo*, de esclavos-máquinas.

El hombre europeo poseía en el siglo XV *un motor, a grandes rasgos, cinco veces más potente que el hombre chino,* el más favorecido después de él en el momento del descubrimiento. Ventaja de ello, el hombre europeo pagó la paz con una pesada amenaza. Este motor de antes de la Revolución industrial (animal o madera, las dos fuentes de energía se equilibraban) entraba en competencia alimentaria con él; pesaba grandemente sobre el «máximo teórico» de poblamiento de los demógrafos. Lo mismo que el lujo alimentario del recurso dispendioso a las proteínas animales. En el arte de producir los alimentos, las técnicas europeas del siglo XV llevaban retraso sobre dos sistemas: el arrozal inundado y la mandioca de los *conucos*[26]. F. Braudel[27] y Carl O. Sauer[28], fieles al método de la pesada global en historia, han intentado establecer el balance energético de estos sistemas.

Dejemos de momento[29] las prodigiosas posibilidades del cultivo de la mandioca. En algunas circunstancias proporcionan de 50 a 60 quintales de alimento anual por hectárea[30]; así, algunos sectores de la América precolombina se aproximan más a China que a Europa. Volvamos a China.

«Los arrozales dieron lugar[31] a un alto poblamiento de las zonas donde prosperaron, así como a rígidas disciplinas sociales. El arroz fue el gran responsable de que, hacia 1100, China basculara hacia el Sur.» El privilegiado equilibrio del Sur de China es reciente. Es contemporáneo de los siglos XI-XIII, que corresponden tanto en China como en Europa a la más fundamental de las mutaciones. «Desde 1390[32]», cuando empieza la serie estadística poco más o menos segura de los *Libros amarillos*, «la relación entre el Sur y el Norte de China era de 3 a 1, teniendo esta última 15 millones y aquélla 45, según los datos oficiales. La verdadera hazaña de los arrozales no consistía en utilizar continuamente la misma superficie cultivable, en salvaguardar los rendimientos gracias a una técnica hidráulica prudente, sino en lograr, cada año, una cosecha doble y a veces triple».

Y he aquí un dato fundamental: «El arrozal era una fábrica[33]. Una hectárea de tierra de trigo producía en Francia, en tiempos de Lavoisier, 5 quintales de media; una hectárea de arrozal daba a menudo 30 quintales de arroz no descascarillado, de paddy. Descas-

carillado, representaba 21 quintales de arroz consumible, a 3500 calorías por kilo, es decir, la cantidad colosal de 7 350 000 calorías por hectárea contra 1 500 000 para el trigo y 340 000 calorías tan sólo, si esta hectárea se dedicara a la ganadería y produjera 150 kilos de carne».

En el siglo XV Europa pasó por una verdadera locura en el consumo de carne, un consumo que ofrece ciertas analogías con los niveles alcanzados en Europa occidental a principios del siglo XX. Teniendo en cuenta las diferentes costumbres alimentarias, una hectárea de arrozal chino produce diez veces más alimentos que una hectárea de una tierra de morcajo. Si hiciéramos entrar en línea de cuenta el uso desigual de los motores de antes de la energía fósil, el músculo animal y la madera, habría que suponer una relación de 20-25 a 1. *Europa malgastaba el espacio. Incluso en el descenso demográfico de principios del siglo* XV, *a Europa le falta espacio.* La caída demográfica del siglo XIV, la reducción en la relación de 10 a 6, más o menos, de los niveles de poblamiento de 1330 a 1420, cuyas mezquinas alabanzas no acabarán de cantar nunca los maltusianos, se han marcado tan sólo por la acentuación de un derroche. La subida de la carne y del vino [34] a la mesa del pobre, cuya ventaja biológica intentaríamos medir en vano, contribuyó a anular la peligrosa caída de la tensión demográfica. La oscilación de la costumbre alimentaria contrarió el efecto de la oscilación demográfica.

d) *Un nuevo balance China-Europa.* Dos opciones diametralmente diferentes, pues. De una parte, el recurso a motores alimentarios concurrentes y un mediocre rendimiento por hectárea. Por otra parte, una enorme producción de víveres, por lo tanto ventaja de un máximo de población muy elevado. Sea cual fuere su débil rendimiento, el motor muscular humano era de una fantástica elasticidad. La mano seguía siendo, con mucho, la más perfeccionada de las máquinas. Las dos soluciones son equivalentes. *Pero si a Europa le faltaba espacio, a China le faltaban hombres.*

China, desde la generalización del arrozal inundado, cambio fundamental de los siglos XI, XII y XIII, fue un inmenso espacio abierto, como lo prueba la triplicación fácil de la población [35] de 1690 a 1810, aproximadamente, en apenas más de un siglo. En la medida en que China renunció a la doble facilidad de una alimentación rica en carne y a la utilización abundante del músculo animal y de la madera, ignoró, por mucho tiempo, el desafío de un espacio cerrado. Toda facilidad lleva su propio castigo. El *take off* occidental se produjo en la misma fecha aparente (siglos XI-XIII) que el *take off* chino del arrozal, pero resultó infinitamente más revolucionario, en la medida

en que condujo la mayor parte del Mediterráneo a la conquista de la Tierra.

En efecto, desde el siglo XI se produjo un desfase entre China y Europa. Si permanecemos en la superficie de las cosas, si nos limitamos a una historia de las técnicas reducida a los acontecimientos, podrá sin duda escribirse la ecuación China = Europa. Encontramos, pues, en apariencia, esta famosa igualdad que dirige, en profundidad, la historia demográfica. Pero si intentamos, como ha hecho Fernand Braudel, la cuenta de los medios en caballos-vapor disponibles, Europa era ya cuatro o cinco veces más rica que China, con igual población, antes de que empezara la Revolución industrial. Es tal vez razonable pensar que se hallaba ya, por término medio, tres a cuatro veces mejor equipada en el siglo XV [36]. China poseía la brújula, el codaste y la vela, pero le faltaban los servicios de nuestros millones de bueyes, de caballos y los millones de estéreos de madera forestal, que detestaba, puesto que no quería y no sabía utilizar. Sin embargo, el fracaso chino, en el siglo XV, deriva menos de esta falta relativa de medios que de la falta de motivaciones. El principal motivo siguió siendo la necesidad, a menudo inconsciente, de espacio.

3. Un «modelo» macroeconómico. El tiempo planetario

Acabamos de dar respuesta, por una hipótesis, a la paradójica exclusión de China en beneficio de Europa. Queda la gran pregunta: ¿por qué en el siglo XV?

1. El siglo XV o la coyuntura

El siglo XV fue, en realidad, paradójico, si admitimos —¿cómo descartar la evidencia?— que el gran motivo del crecimiento supuso una incoercible necesidad, más o menos consciente, de espacio.

Destacar este paradójico encuentro en el tiempo, es introducir el problema de la explosión planetaria del crecimiento europeo en una historia de la coyuntura.

Naturalmente, nuestros medios se mezclan después de 1350. Sin embargo, sabemos lo suficiente para adivinar, detrás del período de contracción (la fase B, que va de mediados del siglo XIV a principios del XV), un período de crecimiento, una fase A que cubre la totalidad del siglo XIII y que empieza con las primeras victorias de la

economía monetaria y de las ciudades. Trátase de la primera variable secular que puede esperarse alcanzar.

a) *¿Nuevas variables temporales?* Para dar al problema toda su complejidad, vamos a distinguir una segunda variable secular: la variable climática, recientemente estudiada [37]. A la fase fría, atestiguada por los glaciares y los anillos de crecimiento, corroborada por el argumento de las cosechas y de las series de acontecimientos (fase que duró, a grandes rasgos, de 1200 a 1350), sucedió un período más cálido, que se extendió de 1350 a 1570 aproximadamente. Esta oscilación relativamente mínima, del orden sobre las medias anuales de un grado centígrado (1° C), pudo alcanzar 1,5° C en los sectores más expuestos del Atlántico Norte. Es, por lo menos, lo que podríamos inducir de las certidumbres que nos proporcionan los siglos XIX y XX.

Existe una amplia independencia entre la fluctuación climática y la fluctuación económica. La fluctuación fría del siglo XIII y de principios del siglo XIV, que corresponde, sin embargo, al crecimiento de la Cristiandad latina [38], contribuyó a dislocar las comunicaciones de Escandinavia, por el Atlántico Norte, con Vinland. Es el principal efecto reconocido de la oscilación climática. Es prudente no ir más lejos.

Ocurre todo lo contrario con la coyuntura económica. *La coyuntura es, ante todo, un clima psicológico.* El clima del siglo XIII proporcionó los medios; el clima del siglo XV empujó a la acción. La coyuntura del siglo XV se presenta, concretamente, como una larga serie de desafíos que debemos recoger.

La identidad absoluta de los movimientos (los de los precios y los de las actividades, los más espectaculares, de una a otra parte del espacio europeo) ha enmascarado, durante largo tiempo, profundas desigualdades. La economía europea del siglo XV fue, en el sentido muy preciso que le da François Perroux, una economía desarticulada. Fernand Braudel y Frank C. Spooner [39] nos proporcionan un precioso elemento de reflexión.

b) *La estrategia de las series nuevas.* Ante todo, entreguemos a nuestra reflexión series nuevas, recientemente descubiertas y tratadas, de una riqueza y de una densidad nunca igualadas. Este material es italiano. Se llama Udine. Tenemos allí semana por semana [40], durante 212 años consecutivos, una muy amplia gama de todos los productos necesarios para la vida. Se llama Chioggia [41], una pequeña ciudad en el punto de encuentro del Adriático y la laguna de Venecia. Nos ofrece día por día, a lo largo de siglos, del siglo XV hasta 1797, las cantidades cotidianas y los precios del trigo vendido al granero municipal, el *Fondaco*. La serie del *Fondaco* permite incluso, en época de crisis, un estudio hora por hora. El período estadístico en el que

vivimos puede legítimamente envidiar esta precisión del período preestadístico en el que Chioggia nos introduce. Italia estaba en segundo plano de la Europa exploradora, descubridora y conquistadora de los espacios de ultramar. La «pesada global» interviene a la altura de la presentación. El método es de una maravillosa y genial simplicidad. Se reúne la totalidad de las series seguras disponibles, para el conjunto del espacio europeo de fines del siglo XIV a fines del XVIII. Se empieza por el trigo, que es, en Europa, el patrón universal de la vida. «Una cincuentena [42] de curvas del precio del trigo calculado en gramos de plata y en hectolitros han permitido trazar, para toda Europa, "la envoltura" de las variaciones cerealistas (línea máxima y línea mínima, que delimitan la zona rayada) y trazar la línea aritmética (línea punteada) de todos los precios.» Este sencillo método es también diabólicamente complejo: detrás de las 30 páginas de mapas y gráficos propuestos para la Europa del siglo XV al XVIII [43], existen varios centenares de miles de datos seleccionados y de años de cálculos.

He aquí por qué ha sido necesario esperar a 1967 para recoger los frutos de semejante esfuerzo. En adelante, al nivel de una historia de los precios, promovida del cuantitativo puramente anecdótico al nivel de un cuantitativo global y significativo, el espacio masivo, dominante, maravillosamente exigente y complejo recobra sus derechos.

c) *Las tres Europas de la historia de los precios.* Había tres Europas, en el largo tiempo indeciso de las Europas tradicionales, que no correspondían exactamente a las delimitadas por las fronteras ecológicas y fitogeográficas de los límites septentrionales del olivo y de la viña.

Al Sur, una Europa cara, mediterránea y peninsular. Esta Europa cara era también la Europa de los grandes descubrimientos. Al Este y al Norte, una Europa barata y aún no saturada. Entre las dos, una Europa media (los dos tercios Norte de Francia, Inglaterra, Países Bajos, Oeste y Sur de Alemania), más próxima a la Europa del Sur que a la del Este, y que era un poco la del futuro, la de la futura y fundamental mutación de crecimiento.

El hecho fundamental no es ya, en estas condiciones, las respiraciones esperadas de las fluctuaciones seculares, sino la fantástica apertura del abanico, en el punto de partida y, a largo plazo, su cierre.

Tomemos los precios del trigo. Entre Valencia, polo peninsular del Mediterráneo caro, y Lvov, centro de la Polonia barata, la relación de los precios-plata del trigo en el transcurso del decenio 1440-1449 se sitúa en la relación casi increíble de 1 a 7 (de 6 a 43 g el

hectolitro). Durante todo el siglo XV, del descubrimietno geográfico, este signo tangible de la profunda desarticulación se mantuvo. La desviación pasó por un máximo a finales del período. Se inscribió entonces en la relación de 1 a 7,5.

Serían necesarios dos siglos y medio para llegar a una especie de uniformización. Hacia 1750, en vísperas de la Revolución industrial, a medio camino, pues, del gran cambio espacial de Europa, la relación entre la Europa cara y la Europa barata, o sea, la Europa pobre, pasó de 1 a 2 (de 38 a 75 g el hectolitro), gracias a la subida de la Europa oriental. A fines del siglo XV, las tres Europas se encontraban en la relación respectiva de 100, 77 y 16; a fines del siglo XVI, las diferencias relativas eran de 100, 76 y 25. El movimiento de cierre del abanico había empezado, pero el acercamiento sólo afectó a la Europa lejana. La distancia que separaba la Europa mediterránea de la Europa media siguió siendo la misma a lo largo de todo el siglo XVI.

Esta comprobación, aparentemente trivial, tiene su valor; demuestra que subsistió la diferencia durante la primera fase de la expansión (la dominada por los ibéricos), entre los países mediterráneos caros y los países de la Europa media. La situación siguió igual hasta la modificación radical de los primeros decenios del siglo XVII [44], que vieron producirse, con la alineación de los precios de la Europa media sobre los de la Europa mediterránea, su participación en el proceso de crecimiento ultramarino.

Una primera comprobación se nos ha impuesto, pues: *la Europa que se introduce en un proceso de desbordamiento es una Europa cara: o sea, una Europa profundamente introducida en los mecanismos de la economía monetaria* [45], una Europa cuya economía presenta los caracteres de una articulación jerárquica en que las desviaciones cíclicas son fuertes, pero no aberrantes [46]. Un estudio de la coyuntura del movimiento nos ha hecho encontrar de nuevo el privilegio del espacio mediterráneo. Los fenómenos de coyuntura eran más sensibles ahí, puesto que se encontraba ya en una economía articulada. Debido también a que la moneda de los siglos XIII, XIV y XV siguió en estrecha dependencia del metal monetario, es normal que la coyuntura sea particularmente sensible ahí a través del metal monetario, ese reactivo privilegiado.

El oro, el más noble y el más mediterráneo de los metales, retendrá largamente nuestra atención.

2. Un contenido más ambicioso para la coyuntura

Pero el peligro consiste en confundir la coyuntura con el fenómeno monetario. La coyuntura monetaria no es más que un reflejo de la coyuntura económica, y esta última es, en gran parte, la resultante de movimientos mucho más profundos de todo el ser colectivo.

El período de tres siglos que vio madurar, en Occidente, los procesos conducentes a la expansión, fue dominado, ya lo hemos dicho, por la crisis de mediados del siglo XIV [47]. La humanidad europea se halló, a principios del siglo XV, en 60 %, poco más o menos, de los niveles de 1330. La peste no fue el único elemento de un paisaje trágico. Después de haberlo exagerado, se tiende hoy día a minimizarlo [48]. Es razonable ya no quererlo aislar. Pero nos equivocaríamos si quisiéramos negarle la primacía [49] y su irreductible especificidad. En Inglaterra, en Provenza, en la España mediterránea,

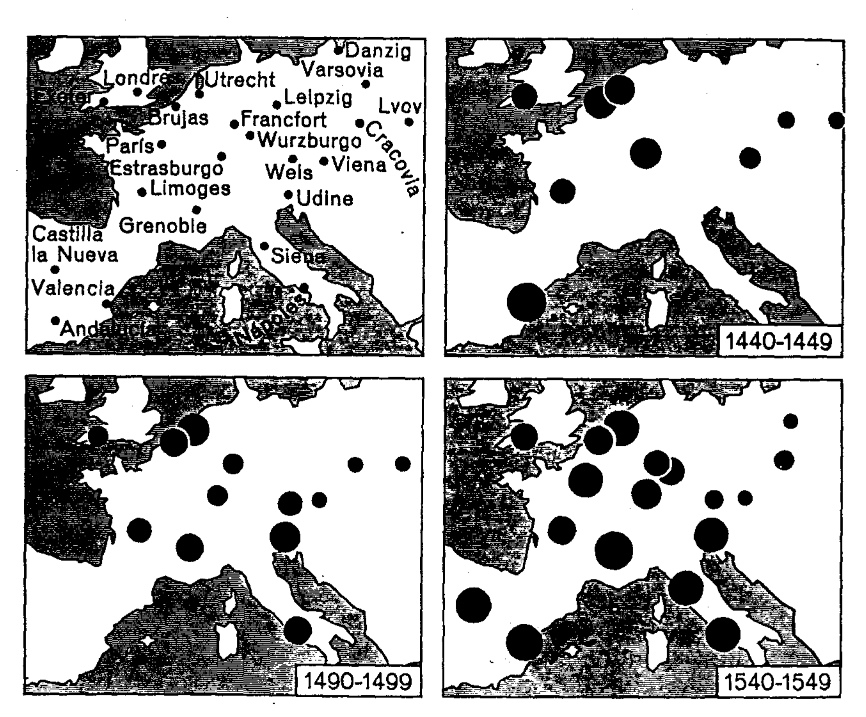
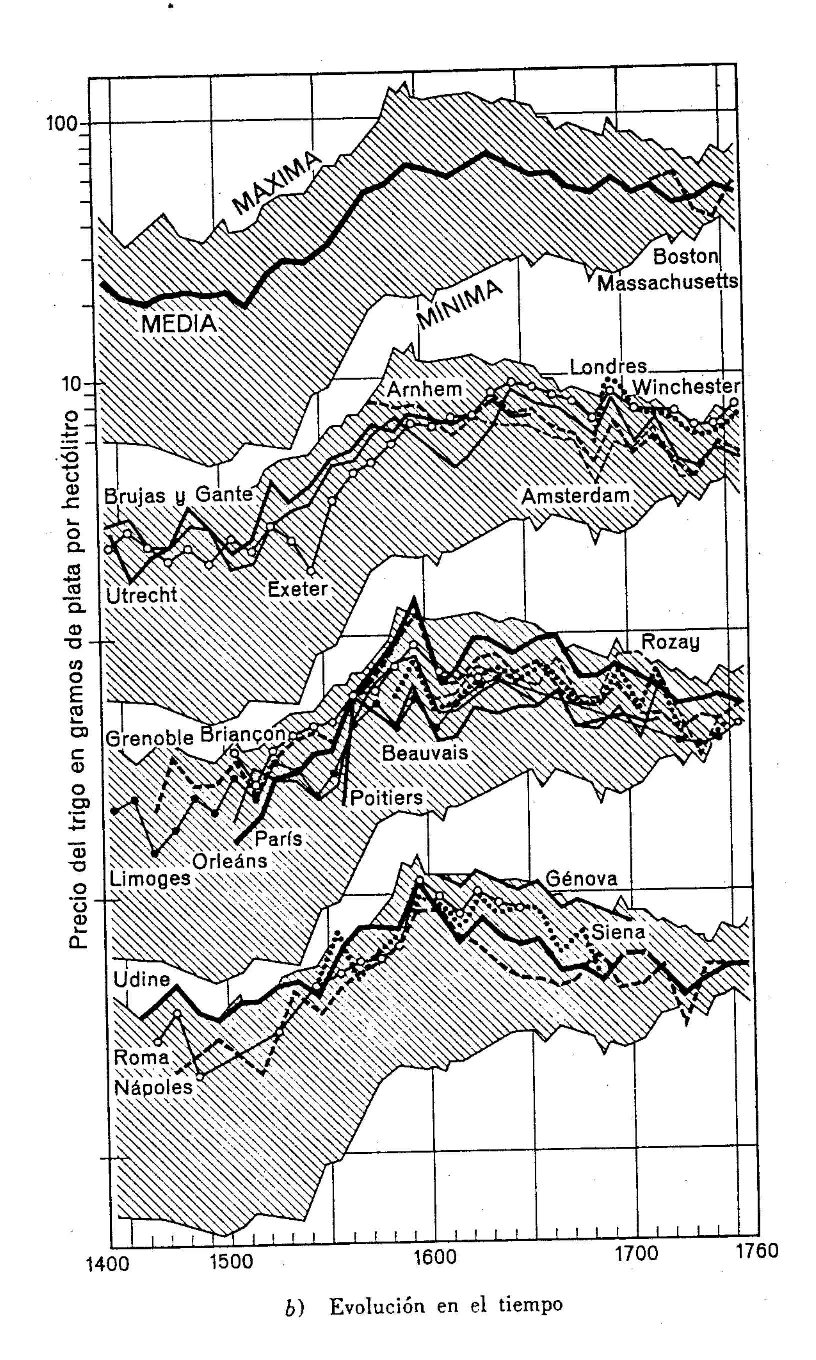


Fig. 6. — La geografía de los precios en Europa
(Según F. Braudel y F. C. Spooner [366])
a) Reparto de las amplitudes en el espacio



b) Evolución en el tiempo

en Italia..., por todas partes el mismo profundo surco de muerte y de aniquilación. Castilla y Portugal formaron tal vez un reducto relativamente protegido. Incluso si la protección desempeñó algún papel. éste fue muy relativo.

a) *Demografía ante todo.* El derrumbamiento demográfico de mediados del siglo XIV separa un «después» de un «antes». Desconfiemos de los modelos maltusianos que los historiadores desde Postan [50] —como por ejemplo, recientemente, Le Roy Ladurie [51]— han manejado con demasiada ligereza.

Languedoc y Provenza, bien conocidos, gracias a Le Roy Ladurie y a Baehrel, pueden servir de modelo. El esquema de Languedoc [52] sirve más o menos para la Europa mediterránea, para la Europa comprometida en el arrogante cambio espacial.

El punto álgido de poblamiento se produjo entre fines del siglo XIII y principios del XIV. En 1328 se pueden suponer razonablemente 1 500 000 almas en el Languedoc. Lo mismo que en 1690, casi tanto como en 1788 (1 700 000), los dos tercios del nivel actual (2 500 000), según el censo de 1954. Estábamos cerca del máximo teórico, pero nada permite afirmar, allí más que en otra parte, que éste se hubiera alcanzado.

Reconozcamos, sin embargo, que entre 1300 y 1347 [53], muchos sectores de la Europa mediterránea y media [54] rozaron el máximo. Si el máximo no debió de ser alcanzado sino muy raras veces y muy localmente, el *optimum* fue sin duda sobrepasado a menudo. Lo mismo que los medios de un rebasamiento ultramarino, la subida del siglo XIII proporcionaba a Europa las más profundas motivaciones de un cambio espacial.

De 1300 a 1347, el crecimiento demográfico parece, si no parado, por lo menos frenado: la explotación se dividía; la remuneración del trabajo era mediocre y el ejército de los miserables errantes se hizo numeroso.

La Peste Negra y la serie de ataques microbianos de la segunda mitad del siglo XIV cambiaron radicalmente esta situación. En 1450, la población oscilaba entre 800 000 y 1 00 000 y el punto bajo, sin duda, había sido ya franqueado. Aparece el estiaje.

b) *El verdadero balance de la época de los muertos.* Un poco por todas partes, escuchamos cómo se alaban los beneficios de este descenso demográfico. Los estudios objetivos, como el de Le Roy Ladurie, demuestran contra lo que afirman, que el retroceso demográfico trajo consigo más problemas que beneficios. El trigo candeal reemplazó la tradicional cebada; el vino —de consumo diario: dos litros—, lujo excesivo y malsano, reemplazó al aguapié; la renta era mediocre; los precios estaban en plena quiebra en toda Europa. Se ha

podido hablar de promoción social debida al aumento del número y, sobre todo, de la talla de las explotaciones en beneficio directo. ¿Cómo no mostrarse sensible, por el contrario, a esa regresión que representó el retorno ofensivo de las estructuras de familia, en este mundo en donde el hombre escaseaba? Nótese el retroceso momentáneo, un poco por todas partes, de la familia matrimonial y, con la promiscuidad, la dominación jurídica de la vieja generación. Una sola ganancia positiva: el aumento substancial del consumo de proteínas animales, sin que se observara, no obstante, un alargamiento sensible de la vida humana.

¿De qué modo, por otra parte, hacer cuadrar el siglo XV vivaz de nuestros neomaltusianos con el arte trágico y mórbido en que se expresaba por doquier (excepto, tal vez, en Italia), con este fondo persistente de danza macabra y de nave de los locos? Es necesario, pues, algo más que un pedazo de carne en malas condiciones, por falta de especias, sobre un trozo de pan enmohecido para curar a un hombre, incluso en el siglo XV, del luto de los suyos. Las campanas doblan por los supervivientes, que son muertos emplazados.

Esta profunda tristeza, verdaderamente, es muy consoladora. Las malas costumbres alimentarias contraídas durante la época de los muertos tuvieron por consecuencia, al disminuir el máximo teórico de poblamiento, la anulación del único efecto positivo posible del derrumbamiento demográfico.

Nos parece que pueden ser establecidas dos casi certidumbres. La sociedad salida de la gran matanza del siglo XIV estaba empobrecida. No rota. La contracción del siglo XIV fue menos nociva que una contracción salida, en varias generaciones, de un coeficiente de reproducción inferior a la unidad. No provenía de una perversión de las voluntades. Sino que había sufrido las consecuencias de una matanza ciega que alcanzó con bastante igualdad la pirámide de edades, respetando un poco más las clases adultas, productoras y reproductoras.

3. Huir hacia adelante

El descenso de población agravó más que resolvió la escasez de espacio. No disminuyó la presión que se ejercía en el siglo XIII. Tal vez la acentuó, por el descenso de la renta, el retroceso de los beneficios y la agravación de la carga salarial. Los capitales que hubieran podido invertirse en la tierra fueron en parte atraídos por otros horizontes.

a) *Situar de nuevo los temas tradicionales.* La estación de los muertos influyó especialmente en el mismo sentido que el lejano

empuje de los turcos. Reforzó los motivos de huida. La explosión planetaria del Occidente cristiano, empezada como una conquista, prosiguió en una huida hacia adelante.

Esa huida hacia adelante se deja entrever a través de cosas sencillas de la vida. El oro y sus falsos destellos, las especias y su engañoso sabor. Ya hemos visto las razones del hambre de oro en el siglo XIV [55]. Hemos visto por qué se ejerció con una excepcional agudeza en los países mediterráneos, esos países caros con economía fuertemente articulada [56].

El oro [57], en tales condiciones, fue el gran motivo económico del descenso a lo largo de las costas de África [58]. Bajo reserva de un descubrimiento en los archivos portugueses, esta historia queda casi definitivamente escrita.

b) *El oro.* Los mercados marroquíes del oro eran los más antiguos. Fueron sometidos a las fluctuaciones de las antiguas relaciones Cristiandad-Magreb, y afectados por la crisis del aprovisionamiento del Magreb en oro sudanés. El oro del Norte de África provenía, ya lo hemos indicado, del África negra, según un proceso —el comercio de los *hanbels*— que ha sido bien estudiado [59]. La hemorragia del oro del África negra, en dirección al Magreb por el canal de las caravanas [60], y más tarde en dirección a las costas y al comercio portugués, ilustra una ley bien formulada, recientemente, por Fernand Braudel: la ley de la debilidad estructural de las culturas en sus relaciones con las civilizaciones [61].

Las culturas, esas civilizaciones en potencia a las que ha faltado tiempo para poder realizarse, no podían resistir a la tentación de procurarse cerca de los poderosos y de los ricos productos que su nivel técnico no permitía alcanzar y cuyo valor ignoraban. En estas condiciones, las culturas pierden siempre. Sin poder tomar parte en su formación, sufren el juego del precio en un sistema de intercambios que los despoja y los aplasta. Afortunadas cuando tienen el suficiente oro, que las libera de tener que pagar con hombres. Pero la producción del oro es raramente rentable. El esfuerzo que su extracción exige es siempre desmesurado. El precio del oro es paradójicamente subestimado. Por ello, desde el siglo XV al XVIII, fue producido por los pobres. El oro está siempre un tanto teñido de sangre. El oro significa hombres muertos de agotamiento, en África primero, en América después; la dilapidación de inmensos excedentes demográficos para nivelar las brechas causadas por el desequilibrio de las balanzas de pago.

El juego entre el África negra y el Magreb era desigual, pero el África negra estaba protegida contra éste gracias al espesor de las comunicaciones saharianas y su débil rendimiento. El Sáhara, desde

1350 y el regreso a una fase climática más cálida y más seca, se amplió de nuevo. El obstáculo creció. Eso todavía no se ha tenido en cuenta.

Además, el oro era difícil de alcanzar desde las factorías de Marruecos. Franqueado el cabo Bojador [62], llegó la etapa de Arguim [63], al sur del cabo Blanco, en la frontera de Mauritania y Río de Oro. Arguim, en relación a un sistema antiguo de las caravanas, aportó modificaciones limitadas. Marcó una etapa de menor perturbación. Los antiguos circuitos comerciales fueron mantenidos, recibieron nuevo impulso, al dejar de ser tributarios de las costosas y precarias caravanas oeste-saharianas. Veinticinco años después de los primeros *resgates,* se hizo sentir la necesidad de una implantación y de una protección. El castillo real de Arguim, empezado en 1461, se terminó veinte años más tarde; Arguim, a principios del siglo XVI, periclitó y perdió su importancia ante los puestos más lejanos y por lo tanto mejor armados. Señaló una transición.

Más al Sur [64], se abrían los mercados sudaneses del oro y los «*resgates* de Guinea». En Senegal, subraya V. M. Godinho, el *resgate* del oro nunca fue muy importante, sin duda debido a las condiciones de navegación mediocre por el río Senegal. No fue en oro, sino en hombres como Senegal niveló el desequilibrio de su balanza de pagos. Esta base demasiado próxima pasó por un apogeo en el siglo XV. Como Arguim, los *resgates* de Sudán y de Guinea decayeron en el siglo XVI.

Más al Sur todavía, la Sierra Leona, fuente secundaria pero sólida, proporcionó un oro lejano. El punto culminante estuvo evidentemente en la Costa de Oro y la base de San Jorge de La Mina (La Mina) [65]. A esa altura y en ese momento, como ha captado con acierto Manuel Nunes Dias [66], finalizó la captura del oro africano por el océano Atlántico.

El oro de La Mina tuvo un buen punto de partida en 1469 con el contrato concedido a Fernão Gomes. Para proteger el gran negocio de la costa de África, expuesto a la competencia de los recién llegados (españoles, franceses, gente del Norte), la construcción del mayor castillo de África comenzó poco después de 1475.

El oro de La Mina culminó entre 1460 y 1521. Sirvió para pagar el paso del cabo de Buena Esperanza y la conquista de la India. V. M. Godinho [67] valora las exportaciones de La Mina, de 1500 a 1521, en 410 kg de oro como media anual. O sea, poco más o menos, el 75 % de las exportaciones anuales de Santo Domingo, de 1500 a 1510 [68]. Superado por América de 1510 a 1520, La Mina entró en decadencia a partir de 1520-1530. ¿Debe atribuirse a una venganza de los camellos sobre la carabela, como sugiere V. M. Godinho, o al

agotamiento de los filones, al reflujo de los hombres y a la mediocridad de las técnicas?

Sobre todo, La Mina fue barrida por la insostenible competencia del océano Índico [69]. Un nombre genérico un poco misterioso designa el África de la otra orilla: Monomotapa. Las primeras informaciones concernientes a la zona de producción de Sofala y del Transvaal (Butua, Mokaranga y Manica) llegaron a Lisboa en 1491. Vasco da Gama, en 1502, envió dos carabelas a Sofala. Una opción sobre Mozambique se tomó claramente a partir de 1505. El oro de Mozambique, cuya producción, en el siglo XVI, superó sin duda a la de La Mina en el siglo XV, estaba llamado a suministrar medios de pago al comercio europeo en el océano Índico.

c) *La trata de hombres.* La Europa del siglo XV, falta de brazos, reclamaba hombres [70]. Nótese 10 % de esclavos en la Lisboa de 1500, los esclavos para las islas próximas y pronto para América, cuando se agotaron las reservas indias. Cuando África ya no tuvo oro le quedaban hombres para dar.

Del problema de la trata hablaremos más adelante [71]. Problema apasionado, que ha suscitado evaluaciones desequilibradas [72]. No conocemos el volumen humano del África negra. La evaluación más corriente, para el conjunto de África (África blanca incluida), da una cantidad, sin duda exagerada, de cien millones de almas [73]. Incluso atribuyendo 80 a 100 millones de almas a América hacia 1500, parece difícil que el África negra sobrepasara los 60 a 80 millones en el siglo XV. Este nivel deja, sin embargo, un amplio margen para la exportación de hombres. «Incluso aceptando para la trata la cifra impensable de 50 000 negros por año (no sería alcanzada hasta el siglo XIX, en los últimos años de la trata) —precisa Fernand Braudel— se acomodaría, en último extremo, a una población africana de 25 millones solamente [74].» El cataclismo demográfico del siglo XIV, al valorizar el trabajo humano en Europa, reforzó el motivo hombre, es decir, esclavo, inseparable, ya lo hemos apuntado, del oro. Sobre el saldo siempre negativo de la balanza de pagos de África, el hombre y el oro se escriben como los términos intercambiables de una igualdad. África, cuna de la raza maldita de Cam, constituyó una reserva de la que, en el orden habitual de las ideas de la Edad Media, se podía extraer sin complejos. En razón de la maldición pronunciada por Noé, en razón de la apostasía histórica colectiva supuesta de los africanos, el derecho podía, llegado el caso, cambiarse en deber, puesto que la reducción a la esclavitud se consideraba como la primera y necesaria etapa de una conversión salvadora.

d) *Especias y hombres.* V. M. Godinho insiste con razón sobre el hecho de que ninguna dificultad física excepcional [75] entorpeció el

aprovisionamiento de Europa en el siglo XV. También con razón hace notar la discreción de las fuentes que hablan de oro y de esclavos, pero no hablan de las especias en la enumeración de los motivos. Sin embargo, nadie puede negar el papel decisivo de las especias en la problemática de los descubrimientos [76]. Podemos suponer que algunos italianos, excluidos del monopolio de las especias, impulsaron la expansión portuguesa con la finalidad de procurarse una fuente de aprovisionamiento [77].

Pero desde hace poco tenemos una razón decisiva. Los balances de alimentos del siglo XV [78] ponen de manifiesto, por todas partes, un enorme aumento en el consumo de carne: una carne mediocre [79], unida al derrumbamiento demográfico, una carne mediocre que se conservaba mal con grandes refuerzos de especias igualmente mediocres.

Las especias de los ricos, incluida la inagotable gama de afrodisíacos a veces mortales, procedían del Asia refinada. La droga vulgar de la especia barata, sólo capaz para hacer aceptar el mediocre pisto, procedía de África: la malagueta de Guinea y la pimienta de Benin.

La primera mención explícita de importación directa de especia de África es tardía: 1454. Pero la malagueta era conocida en Occidente en el siglo XIII. Su uso es atestiguado en 1245 [80]. Más conocida con el nombre de grana del paraíso, la especia está formada por las semillas de dos especies semejantes que se han confundido durante mucho tiempo. La malagueta «cara» del siglo XIII venía principalmente del país mandinga, traída por caravanas que gravaban su precio. Se vendía en Tripolitania y era comercializada a través de la Cristiandad por mercaderes italianos. En el siglo XIV, pasó a la Península ibérica por la escala del Magreb. Las necesidades acrecentadas del siglo XV condenaban la precariedad de esta forma de abastecimiento. La malagueta llenó las bodegas de las carabelas al regreso del viaje de África. Además del testimonio, a partir de 1454, de Usodimare y de Cadamosto, leamos la mención, en el globo de Behaim, del reino de Gambia donde crecía la malagueta. El alto Gambia, el alto Níger, por vía fluvial, el transporte por tierra y mar constituyeron la más antigua zona de aprovisionamiento. El latón y el cobre servían para el trueque. El precio, que al principio se había hundido por relación al producto de las caravanas, subió rápidamente, signo de la insuficiencia de la producción. Después de 1470, el gran centro de abastecimiento se desplazó más al Sur, sobre la costa de Sierra Leona, llamada, de un modo sugerente, la ciudad de las granas. Las importaciones subieron regularmente de 1470 hasta los alrededores de 1490. Se hundieron a principios del siglo XVI,

luego volvieron a subir y se situaron a un nivel superior a partir de 1510. Manuel Nunes Dias [81] ha elaborado, partiendo de fuentes heterogéneas, una serie bastante significativa de la importación y de las fluctuaciones de la «grana de África»:

1493-1494 :	1 711	quintales
1495-1497 :	1 371	»
1498-1503 :	2 440	»
1503-1504 :	1 156	»
1504-1505 :	637	»
1505-1506 :	309	»
1506-1507 :	31	»
1508-1509 :	90	»
1510-1511 :	2 725	»
1513-1514 :	4 228	»
1517-1519 :	1 991	»
	16 689	quintales

¿A qué atribuir, pues, el retroceso del primer decenio del siglo XVI? Sin duda, a la competencia combinada de la falsa pimienta de Benin y de la verdadera pimienta de la India, antes de que el aumento sin cesar acrecentado de las necesidades llevara la malagueta, la falsa pimienta y la verdadera pimienta a la línea ascendente de un crecimiento común.

Benin y su especia, después el delta del Níger, descubierto en 1485 por Fernando Poo, fueron el gran negocio africano de los últimos años del siglo XV.

He aquí, pues, la *pimienta de rabo* [82] vendida por vez primera en 1486 en el mercado de Lisboa. V. M. Godinho hace observar que esta pimienta de rabo es en realidad una verdadera pimienta. Sin embargo, como el mercado europeo estaba, no sólo por los ojos sino también por el paladar, acostumbrado a la pimienta asiática, se la llamó, por comparación, «falsa pimienta».

Ocurrió con la pimienta y las especias como con nuestros vinos y el té en China: los productos refinados eran el secreto de las viejas civilizaciones. Frente a ello, las culturas, o sea, todas las Áfricas no podían competir. Incluso cuando estuvo abierta, por la vía de El Cabo, la amplia ruta del Índico, el volumen de las entradas de la pimienta de Benin se mantuvo en los alrededores de la dozeava parte de las entradas de la pimienta india, o sea, diez veces el volumen del clavo de especia, o doce veces el de la nuez moscada [83].

Ya que, debemos recordarlo, ni la malagueta de Sierra Leona, ni la pimienta de rabo de Benin eran consideradas, propiamente hablando, drogas y especias por los contemporáneos y en la plena acepción de la palabra. No hubo especias por la nueva ruta, antes del regreso de Vasco da Gama. La unión directa con estos fabulosos y turbulentos pactolos siguió siendo el gran negocio, cada vez más obsesionante, a partir de 1470-1480.

Asia entró por entero, desde 1470, en el pensamiento del Occidente cristiano. Cristóbal Colón, del que nos hemos ocupado largamente [84], es un viejo ejemplo de esta preocupación. Lejos de oponerse, la motivación africana y asiática se complementan. Las especias bastas de las culturas africanas, al extender las posibilidades de consumo, en Enropa, para nuevos usos y nuevas capas sociales, lejos de competir con las especias asiáticas, abrieron nuevas posibilidades a su venta, y crearon necesidades que la ruta tradicional no podía ya satisfacer.

La búsqueda de Asia no fue puramente material. En las motivaciones que a partir de los años 1460 y 1470 llevaron irresistiblemente hacia Asia, el ataque por la espalda del Islam turco, la mano tendida a lejanas cristiandades, una ebullición mística de vocación misionera en los grupos franciscanos contaron tanto o más que la atracción de una ganancia material tan hipotética que no era más que un sueño áspero, heroico y brutal.

NOTAS DEL CAPÍTULO III

1. Cf. más arriba, II parte, cap. II, págs. 199 y ss.
2. Las Casas frente al Almirante.
3. Nos hemos esforzado en aplicar, en esta evaluación aproximada, el método de la «pesada global» en la que se distingue F. BRAUDEL, en *Civilisation matérielle et capitalisme* [365]. Cf. PIERRE CHAUNU, La pesée globale en histoire (*Cahiers Vilfredo Pareto*, Ginebra, 1968, núm. 15 [372], páginas 135-164).
4. [56], [57], [58], [59].
5. Primera publicación, por el vizconde de SANTAREM en París, en 1841; segunda edición modernizada en 1937, en Oporto, por JOSÉ DE BRAGANÇA; una tercera edición por A. J. DINIS DIAS, en Lisboa, en 1949 [20], [21], [22]. Véanse las observaciones críticas de V. M. GODINHO, *A Economia...* [137], pág. 221, particularmente, basadas sobre el estudio de DUARTE LEITE (*História dos Descobrimentos* [141], I, págs. 89-65).
6. Cf. más arriba, págs. 80 y ss.
7. Una de las ventajas del tratamiento por series: relativizar los problemas de imputación. Lo que cuenta, ante todo, es la manifestación del testimonio y su reiteración.
8. MARCEL COUTURIER, Vers una nouvelle méthodologie mécanographique. La preparation des données (*Annales, E.S.C.*, 1966 [373], págs. 769-778); M. COUTURIER, *Le langage Forcod* (E.P.H.E., VI sección, multigrafía, junio 1967 [374]).
9. JAIME CORTESÃO, *Os Descobrimentos* [126].
10. DUARTE LEITE [141]; V. M. GODINHO.
11. Cf. más arriba, págs. 170 y ss., II parte, cap. I.
12. Dejemos a un lado las discusiones sobre la transmisión del *Diario* por LAS CASAS (cf. S. E. MORISON, *Journals* [96], sobre su autenticidad, mejor su «inmediatez relativa»). Para un estudio de las motivaciones, el *Diario* de Colón es de un manejo más cómodo que la crónica de AZURARA.
13. F. BRAUDEL, *Civilisation matérielle et capitalisme* [365] (pág. 76), propone una definición cómoda: «una cultura es una civilización que todavía no ha alcanzado su madurez, su *optimum*, ni asegurado su crecimiento. En espera de ello, y la espera puede ser larga, las civilizaciones vecinas la explotan de mil maneras...».
14. F. BRAUDEL, *Civilisation matérielle* [365], pág. 38.

15. Cf. más abajo, II parte, págs. 260 y ss.
16. F. BRAUDEL, *Civilisation matérielle* [365], pág. 38.
17. [365], *ibíd.*, pág. 39.
18. [365], *ibíd.*, pág. 25.
19. P. CHAUNU, La pesée globale [371].
20. J. NEEDHAM [498], y *V Coloquio* [209].
21. Cf. más arriba, págs. 207 y ss.
22. *V Coloquio* [209], pág. 129, cf. más arriba, pág. 196, nota 105.
23. Todo esto se expone bajo la forma de una hipótesis que sólo una investigación precisa será susceptible de confirmar o de infirmar.
24. E. LE ROY LADURIE, *Les paysans de Languedoc* [379].
25. F. BRAUDEL, *Civilisation matérielle* [365], pág. 282.
26. CARL O. SAUER, *The Early Spanish Main* [604].
27. F. BRAUDEL, *Civilisation matérielle* [365].
28. CARL O. SAUER, *Early Spanish Main* [604].
29. Cf. «Nueva Clío», 26 *bis*.
30. C. O. SAUER, *Early Spanish Main* [604], pág. 55.
31. F. BRAUDEL, *Civilisation matérielle* [365], págs. 113-114.
32. [365], *ibíd.*, pág. 114.
33. [365], *ibíd.*, pág. 116.
34. E. LE ROY LADURIE, *Le Languedoc* [379].
35. PING-TI-HO [352]; F. BRAUDEL [365]; L. DERMIGNY [484].
36. Todo ello a título de hipótesis de trabajo, en espera de una investigación que precise sus contornos.
37. E. LE ROY LADURIE, *Histoire de climat depuis l'an mil* [380].
38. Pero E. LE ROY LADURIE, apoyándose en SLICHER VAN BATH (*AAG. Bijdragen*, XII, 1965 [395]), ha mostrado que los inviernos crudos de los períodos fríos no tenían en Europa occidental un efecto desfavorable sobre las cosechas.
39. F. BRAUDEL y F. C. SPOONER, *Prices in Europe from 1450 to 1750* (*Cambridge Economic History of Europe*, t. IV [366]).
40. F. BRAUDEL y F. C. SPOONER, *Prices in Europe* [366], pág. 375.
41. [366], *ibíd.*, pág. 391.
42. F. BRAUDEL, *Méditerranée*, segunda edición [364], t. I, pág. 469.
43. F. BRAUDEL y F. C. SPOONER, *Prices in Europe* [366], págs. 457-486.
44. Cf. «Nueva Clío», 26 *bis*.
45. El arcaísmo de la Europa oriental no se lee tan sólo sobre la curva de los niveles absolutos de los precios-plata. Aparece también en la amplitud anormal del fenómeno de la crisis (*Prices in Europe* [366], *ibíd.*, pág. 468, para el siglo XVII, pero, en realidad, estos hechos estructurales son permanentes). A mediados del siglo XVII, observamos amplitudes del orden de 1 a 10 en el Este, de 1 a 4 o 5 en el Mediterráneo, de 1 a 2 o 3, en la zona media, que es ya una zona privilegiada.
46. Véase nota anterior.
47. E. CARPENTIER, *Orvieto et la Peste Noire de 1348* [335], 1962; E. BARATIER, *La démographie provençale du XIIIe au XVIe siècles* [330], 1961. P. VILAR, *La Catalogne* [466]; E. CARPENTIER (*Annales, E.S.C.*, 1962 [336]).

48. E. LE ROY LADURIE, *Paysans de Languedoc* [379]; P. CHAUNU, De la Peste Noire à Malthus (*R.H.*, 1967 [369]).
49. E. CARPENTIER (*Annales, E.S.C.*, 1962 [336], págs. 1082-1083), tras desmitificar, quizás excesivamente, la mitología de la *Peste Negra*, llega a un juicio más matizado del tema: «Lo más grave en el caso de la peste, fue su regreso sistemático, que segó una generación, y ahogó, en cuanto se inició, cualquier rebrote demográfico.» Las conclusiones más definitivas son las que ha reunido J. C. RUSSELL (*British medieval population*, 1948 [357]) para la población de Inglaterra. He aquí las pérdidas humanas debidas a cada epidemia:

Primera	epidemia	(1348-1349)	25 %
Segunda	»	(1360)	22,7 %
Tercera	»	(1369)	13,1 %
Cuarta	»	(1375)	12,7 %

«Es normal que el índice de mortalidad disminuyera de una epidemia a otra, puesto que la enfermedad perdía virulencia, al mismo tiempo que la inmunidad de la población aumentaba. Sin embargo, es chocante ver hasta qué punto la violencia de la segunda epidemia se acercó a la primera.»
50. *Cambridge Economic History*, vol. I [115].
51. E. LE ROY LADURIE, *Paysans de Languedoc* [379], págs. 160-168.
52. P. CHAUNU, *R.H.*, 1967 [369], págs. 376-377.
53. Más arriba, I parte, cap. II, págs. 25 y ss.
54. Más arriba, págs. 60 y ss.; pág. 313 y ss., la lección de los precios.
55. Más arriba, I parte, cap. II, págs. 60 y ss.
56. Más arriba, I parte, cap. II, pág. 61.
57. V. M. GODINHO, *Or, Épices* [135].
58. M. NUNES DIAS, *O capitalismo* [142].
59. R. RICARD, *Le commerce en Berbérie et l'empire portugais* (*Annales de l'Institut d'études orientales d'Alger*, 1936, t. II), y F. BRAUDEL, *Méditerranée* [363], pág. 367.
60. V. M. GODINHO, O «Mediterrãneo» Saarino [134], y F. BRAUDEL, *Méditerranée* [364], t. I, pág. 167.
61. F. BRAUDEL, *Civilisation matérielle* [365].
62. V. M. GODINHO [135], págs. 16 y ss.
63. Más arriba, I parte, cap. II, pág. 79.
64. V. M. GODINHO [135], pág. 130.
65. V. M. GODINHO [135], págs. 182 y ss.
66. M. NUNES DIAS [146], t. I, págs. 193-230.
67. V. M. GODINHO [135], págs. 182 y ss.
68. E. J. HAMILTON *(1501-1650)* [315], pág. 42. 1965 Kg, 180 g, oficialmente de 1503 a 1510.
69. V. M. GODINHO [135], págs. 219 y ss., y M. NUNES DIAS [146], t. I, páginas 231 y ss.
70. Acerca de la esclavitud en la Península ibérica, CH. VERLINDEN, *L'esclavage dans l'Europe médiévale*, t. I, 1955 [465].
71. «Nueva Clío», 26 *bis*.
72. Coincidimos, punto por punto, con F. BRAUDEL [365].

73. F. Braudel, *Civilisation matérielle* [365], págs. 26-27.
74. F. Braudel, *ibíd.* [365], pág. 27.
75. V. M. Godinho [135], pág. 671.
76. M. Nunes Dias [146], t. II, págs. 7 y ss.: *O património africano era imensamente farto: escravos, ouro, goma, marfim, peles, penas, papagaios, algália, óleo, algodão, malagueta e pimenta de rabo, engrossavam os valiosos carregamentos de torna-viagem das rotas da Mina, de Arguim e da Senegâmbia.*
77. V. M. Godinho [135], págs. 671 y ss.
78. E. Le Roy Ladurie, *Paysans de Languedoc* [379], págs. 184-186; Investigaciones de la VI Sección de la École pratique des Hautes Études publicadas en *Annales, E.S.C.*, de 1958 a 1965; F. Braudel, *Civilisation matérielle* [365].
79. Para los neomaltusianos, signo de riqueza, mejor diríamos, signo de pobreza. Pero poco importa..., riqueza o pobreza; riqueza y pobreza, el efecto es el mismo.
80. Conde de Ficalho, *Memoria sobre a Malagueta*, 1945, según M. Nunes Dias, *Capitalismo* [146], t. II, pág. 7.
81. M. Nunes Dias [146], t. II, pág. 35.
82. V. M. Godinho [135], págs. 677-678.
83. V. M. Godinho [135], págs. 678 y ss.
84. Cf. más arriba, págs. 89, 91.

CONCLUSIÓN

El siglo XV terminó con una promesa que habría de cumplirse en el XVI.

Siglos XV-XVI: la sucesión clásica anuncia un conjunto decisivo que se afirmó en el transcurso del tiempo. El siglo XV fue el de las lentas maduraciones, los preparativos sin resultados inmediatos, las concepciones osadas, en una atmósfera tensa de sufrimientos y de catástrofe, la estructuración, dando tanteos, de una masa crítica de revolución. El siglo XV europeo, a decir verdad, no obtuvo gran cosa como recompensa inmediata a sus esfuerzos, ¡pero qué frutos daría más tarde!

1. ÚLTIMA MIRADA A LAS CRISTIANDADES LATINAS

Esperamos, pues, el siglo XVI [1] para discernir entre las Europas, cuando empezaban a nacer en el seno de la gloriosa Cristiandad latina que rehusaba la enriquecedora *diminutio capitis* del Estado territorial. Ya hemos denunciado las comodidades anacrónicas del fraccionamiento nacional para permitirnos el lujo de dejarlo de lado [2].

¿Cuál sería el resultado de este fraccionamiento en el siglo XV? Ante todo, nos presentaría a Italia, mejor Génova y Venecia; Portugal y, a su sombra, tres Españas desiguales: la España mediterránea, como una prolongación de Italia, la España cantábrica y vasca, estrechamente ligada al Norte de Europa, la España andaluza, sobre todo Niebla (glorioso trozo del Algarve); un Algarve *lato sensu*, que se permitió el lujo de acercar, simbólicamente, a Enrique el Navegante a Sagres, y a Colón a La Rábida, dándose a la vela en Palos de Moguer. Doble «pasión de hacer bien las cosas».

Quedan Inglaterra, Francia, los Países Bajos, la Hansa y Escandinavia.

Pero la Europa del Norte participó poco. Su gran misión, a fines del siglo XV, fue la apertura de las bases de Terranova. El bacalao fue una prodigiosa victoria en el equilibrio alimentario de Europa, la mejor alimentada en un mundo mal alimentado. Vascos, ingleses, franceses se disputaron el primer lugar. A principios del siglo XVII, franceses e ingleses quedaron prácticamente solos.

La Europa que descubrió, que inventó Ultramar, fue la mitad Sudoeste de la Península ibérica, reforzada después de la apertura del eje marítimo Italia-Flandes, vía Gibraltar, por todas las riquezas humanas, intelectuales y técnicas de Italia, Sagres, Lisboa, Palos, Sevilla. Recordemos la Reconquista, la red de plazas de cambio, el progreso de las técnicas en el punto de impacto de los barcos del Sur y de los del Norte. Recordemos, en el marco de una navegación estrechamente tributaria de las corrientes y de los vientos, el privilegio aplastante de las latitudes medias, de Salé a Lisboa, que representa la subida en verano, a favor del alisio y el contraflujo, en invierno. Tanto en Cádiz como en Lisboa, pero en ninguna otra parte, se podía proyectar la *Volta* africana y, en el siglo XVI, la *Volta* americana, con billete de regreso asegurado al punto de partida. Se podía hacer a la estima, con ayuda de los tímidos inicios de la navegación astronómica.

Dos costas, en Europa, se beneficiaron de este fabuloso privilegio: Andalucía y Portugal. Andalucía demasiado próxima de la Reconquista, sufrió, en el siglo XV, la trágica suerte de la Castilla de los Trastámara. Castilla conoció, a su modo, la larga crisis política del advenimiento del Estado. Queda, pues, Portugal. El siglo XV, desde el punto de vista que nos interesa, se confunde con Portugal.

El siglo XVI estuvo dominado, durante su primera mitad, por la *Hispania* en su recuperada plenitud... La llegada del Atlántico Norte supuso nuevos progresos técnicos y la explotación de la conquista. Esperemos, pues, a Francia e Inglaterra hacia 1550, y, un poco más tarde, a los «pordioseros del mar». Los holandeses hablarían, durante mucho tiempo, en nombre de toda la baja Alemania y del Báltico, cuna de su potencia. Para los escandinavos era demasiado pronto o, simplemente, demasiado tarde.

¿Y Francia? La historiografía francesa del siglo XIX tuvo sus pretensiones. Charles-André Julien, hace ya tiempo, acabó de disipar la leyenda del descubrimiento de Guinea por los normandos [3] y del descubrimiento de Brasil por Jean Cousin [4]. «La primera expedición transatlántica [5] organizada por Verrazano salió de Dieppe en 1523, más de cien años después que Portugal hubiera preludiado, con la ocupación de Ceuta, su expansión africana.» Ahora bien, este retraso francés no es imputable a la mala política de algún mal

soberano; obedece al mismo orden de causas que la exclusión de la España cantábrica de los grandes éxitos de la conquista y de las ventajas del monopolio [6]. Una frontera fundamental corta el Atlántico a la altura de 40° de latitud Norte poco más o menos. Más allá empieza un mar encrespado, difícil, que aún no era plenamente dominado en el siglo XV, bordeado por una Europa con una economía menos avanzada que la del Sur, y que estaba «desarticulada» [7].

Pero, ¡qué fantástico desquite para la gente del Norte a partir del siglo XVII! [8] El siglo XVI fue solamente el siglo de su muy lenta, impugnable y progresiva promoción.

2. Otra vez Portugal

Regresemos, pues, a Portugal para recordar su fragilidad.

¿Cuántos hombres? Un millón hacia 1550; muchos menos hacia 1450, digamos 0,7 o 0,8, mientras que España (8 hacia 1600) contaba a la sazón con 5 millones, de los cuales un poco más de 4 en Castilla [9]; Italia, de 8 a 9 (y 12 en 1600). Francia tenía sin duda 10 millones hacia 1450, tras sus nuevas fronteras surgidas de la guerra de los Cien Años, e Inglaterra de 2 millones a 2,5, sin Escocia y sin Irlanda; Alemania, de 10 a 12, y los Países Bajos, 1,5 aproximadamente.

Abrir el expediente «Portugal» significa promover dos enormes debates: la revolución de 1383-1385 y la personalidad de Enrique el Navegante.

La revolución de 1383-1385 representa un aspecto positivo de la grandeza del siglo XIV en un finisterre relativamente respetado por las pestes. Hace tiempo, V. M. Godinho [10] esbozó una teoría general de esta revolución. Llegó a un modelo social, de resonancia marxista, bastante seductor en conjunto.

La dinastía de Avis fue llevada al poder por la burguesía ascendente. Álvaro Pais, desde esta perspectiva, fue como un Étienne Marcel que hubiera vencido. No cabe duda de que el maestre de Avis fue impuesto por el pueblo y la burguesía de Lisboa sin el beneplácito de la mayoría de la aristocracia. Tres fases en la historia portuguesa: un Estado dominado por la aristocracia de terratenientes antes de 1383; un intermedio con un poder fuertemente influido por la burguesía; luego, un retorno al poder de la aristocracia.

Tanto para la aristocracia portuguesa como para la ibérica, el problema esencial era el de la reconversión una vez acabada la Reconquista. Ésta terminó en Portugal dos siglos y medio antes que en Castilla.

Raras veces, una burguesía ascendente habrá desempeñado, en los siglos XIV y XV, un papel político tan decisivo como el de la burguesía portuguesa durante la revolución e inmediatamente después de ésta, sobre todo en el transcurso de los primeros años del reinado de Juan I (1385-1433), sucesor de Fernando (1367-1383). Los consejeros burgueses de Juan de Avis chocaron con una nobleza sumida en su reconversión, exacerbada por el fracaso de 1383-1385. Se hallaban reunidas todas las condiciones de un conflicto, que Portugal resolvió gracias a su expansión.

Partiendo de estas dos premisas, V. M. Godinho ha propuesto una expansión lusitana movida por el juego de los conflictos de dos clases rivales: una expansión preferentemente territorial, o sea, nobiliaria y política, en Marruecos, como prolongación de la Reconquista y de la toma de Ceuta; y una expansión esencialmente mercantil, o sea, de componente burgués, a lo largo de la costa de África. Existen superposiciones evidentes. La expansión magrebí, deseosa de mejorar el abastecimiento de trigo, endémicamente difícil en la Península, deseosa de recoger las riquezas de las rutas transmauritanias, no fue exclusivamente aristocrática, ya que cedió un amplio sitio a la burguesía mercantil. La explicación es lo suficientemente ingeniosa para que nos sintamos tentados a adaptarla a la Conquista española en América.

3. El príncipe Enrique

Abrir el expediente «Portugal», es volver a encontrar al príncipe Enrique.

La aplastante literatura del cuarto centenario no ha simplificado nada. No debe impedirnos un acercamiento a lo esencial, aunque sin perder de vista una de las más hermosas y nobles figuras del siglo XV cristiano.

Un grave problema es el de las fuentes. Ya lo hemos abordado [11]. Es difícil prescindir, actualmente, de los argumentos críticos de Duarte Leite y de V. M. Godinho [12]. De hecho, el héroe de Sagres se benefició desde los años que siguieron a su muerte (1460) de una proyección retrospectiva, a favor de su poderosa personalidad, de los medios y de las intenciones del último cuarto del siglo XV.

Atribuirle el proyecto de ir a la India es un evidente anacronismo. Su objetivo más oriental no debió de sobrepasar jamás el límite de Etiopía. Si entrevió Asia, fue ya en el umbral de su muerte. Si exceptuamos el improbable descubrimiento de un texto desconocido, no podemos descartar la argumentación crítica de Duarte Leite [13]. Podemos ahorrarnos su inspiración polémica. Llevada a proporciones más

humanas, la obra del Navegante no pierde nada de su verdadera grandeza. Su descenso, de 1433 a 1460, a lo largo de las costas africanas, con paciencia, con método y una rara economía de medios, constituye uno de los grandes hechos de la historia.

Pero existen aún tres conjuntos de falsos problemas:

— El problema de las atribuciones. Lo que cuenta es menos el descubrimiento que la difusión y la utilización del descubrimiento.

— El famoso «secreto» es una peligrosa «tarta de crema». Permite escribir la historia sin los textos.

— Sin embargo, el postulado tácito de los «hipercríticos» que supone que todo ha sido explícitamente consignado en textos llegados hasta nosotros, es todavía más absurdo. No se puede rechazar el argumento de coherencia y la construcción de modelo racional en historia.

Sea cual fuere la grandeza de un hombre, su acción es inseparable del grupo en el que está inserto. Damião Peres, que no es sospechoso de hipercrítica, lo dice claramente [14]. Lo mejor del trabajo que se ha hecho, a raíz del cuarto centenario, es el que lleva a la comprensión del grupo que rodeó al sabio de Sagres, de un momento fundamental, tomando como base el cambio de un gran siglo.

4. ¿Cuánto y a qué precio?

Un grupo, medios. He aquí lo esencial que nunca ha sido abordado.

El primer problema es el de los medios.

¿El coste de la conquista? Las fuentes permitirían responder al precio de algunos años de esfuerzos. Sería necesario ir más allá de los costes monetarios e intentar alcanzar, según los modelos propuestos por Le Roy Ladurie en sus *Paysans de Languedoc,* costes reales, en *trigo* y en *valores reales,* en horas y en días de trabajo humano. Es inútil anticiparse sobre los resultados de una investigación que no ha empezado. Sin duda, mostraría que el coste del descubrimiento y de la conquista, comparado con el coste de las guerras entre Estados, y, mejor aún, con el de las guerras civiles, fue relativamente bajo. Desde este ángulo, *la inversión en el descubrimiento puede compararse con las inversiones hechas en nuestros días en los sectores de la educación y de la investigación.* El descubrimiento, la invención geográfica han constituido *el sector punta de más alto rendimiento.*

Con relación a la renta y a la masa de los medios de un mundo muy pobre, no se excluye, sin embargo, que el esfuerzo global hubiera sido apreciable. Si el coste de la conquista no fue muy alto para Europa, fue enorme para los continentes conquistados. He aquí, pues,

planteado de nuevo el problema fundamental del contacto de las civilizaciones y de las culturas.

El *mundo* es, evidentemente, la gran laguna de este libro, ya que hemos reservado la presentación de las Europas, de las Áfricas, de las Asias y de las Américas para el momento de la verdadera conquista: el siglo XVI.

Si podemos esperar para mañana una buena evaluación del coste de la conquista, del lado del conquistador, jamás podrá medirse, fuera de Europa, en riquezas destruidas, el coste del choque. Para América, veremos que el efecto acumulado de la conquista y de todos los choques recibidos costó la vida a unos 70 millones de hombres: o sea, 15 % del volumen global de la humanidad. El acontecimiento está a la medida inmensa del siglo XVI. El siglo XV rozó África, y el coste del daño fue relativamente bajo. El proceso de unificación planetaria se hizo sin duda a este precio: elevado, ciertamente, pero razonable, si se tiene en cuenta lo que había en juego.

¡Europa frente al mundo! ¡Qué desequilibrio en cuanto al número! Supongamos que a mediados del siglo XV Europa (incluida Rusia) alcanzara los 60 millones, contra 60 o 70 para África, 80 para América, 200 para Asia. La Europa herida por la Peste Negra representaba 15 %, como máximo, de la humanidad.

Y la Europa en proceso de expansión no sobrepasaba los 6 a 8 millones de almas, contando, arbitrariamente, además de Portugal y Castilla, algunas zonas costeras del Atlántico y del Mediterráneo, Génova y Venecia. Hacia 1450 no atañía realmente a 100 000 hombres en total. Pero esta Europa mediterránea era entonces una Europa rica. Y podemos suponer, extrapolando las evaluaciones globales de F. Braudel, que cada europeo ya afianzado, beneficiario de la civilización privilegiada, poseía alrededor de tres veces más recursos que el hombre de las civilizaciones y, con más razón, de las culturas que iba a encontrar.

La expansión europea fue un acelerador de desequilibrio; de este modo contribuyó, aunque de lejos, a la lenta formación de la masa crítica de transformación que iniciará, mucho más tarde, el cambio fundamental de crecimiento. Pero este problema no se planteó verdaderamente hasta el siglo XVI, cuando, después de la pobre África, entraron en escena Asia y América.

NOTAS DE LA CONCLUSIÓN

1. «Nueva Clío», 26 *bis*.
2. II parte, cap. I, págs. 167 y ss.
3. CH.-A. JULIEN [139], págs. 8 y ss.
4. [139], *ibíd.*, págs. 13 y ss.
5. [139], *ibíd.*, pág. 1.
6. P. CHAUNU, *Les routes espagnoles dans l'Atlantique*, 1967 [444].
7. Más arriba, II parte, cap. III, pág. 260.
8. F. MAURO [143].
9. Rechazamos las cifras, demasiado elevadas, de SANTIAGO SOBREQUÉS VIDAL (10 millones para la Península, hacia 1520), en J. VICENS VIVES [97], t. II, página 409.
10. V. M. GODINHO [127] y [133].
11. Cf. más arriba, págs. 67-68.
12. D. LEITE [141]; V. M. GODINHO [137], págs. 7 y ss.
13. D. LEITE [141], t. I, págs. 58-265.
14. D. PERES, *Os Descobrimentos*, 2.ª ed., 1960 [147], pág. 42.

TERCERA PARTE

DOCUMENTACIÓN

Desde un punto de vista historiográfico, los siglos XIII, XIV y XV se sitúan antes del gran cambio cuantitativo de las fuentes escritas de archivo. Nada comparable en ninguna parte, excepto quizás en Italia, a las enormes series manuscritas españolas iniciadas a mediados del siglo XVI.

Podemos llegar a dominar la documentación de la expansión europea en su fase inicial. No ocurrirá siempre lo mismo en lo referente al siglo XVI.

Podemos adherirnos plenamente al voto formulado por Vitorino Magalhães Godinho, uno de los historiadores más calificados de esa época y de ese momento. Es importante que se complete la publicación de las fuentes europeas de la expansión. Casi terminada para el siglo XIV, apenas lo está en su 50 o 60 % para el siglo XV, en la mejor de las hipótesis. La operación es de desear. También sería rentable por varias razones: dificultad de lectura; fragilidad de los documentos; carácter todavía limitado de la documentación; testimonios densos, llenos de trampas, que necesitan una lectura «cartista», extremadamente atenta; importancia de las fuentes narrativas cuya utilización no podemos concebir si no se publican.

Finalmente y en particular —en la medida en que el deseo que formulamos (II parte, capítulo III) sea escuchado—, con vistas a una renovación fundamental de la historia de los descubrimientos conforme a los métodos nuevos (semántica cuantitativa y análisis de los contenidos), hay que tener en cuenta que la publicación constituye la etapa inicial, una condición *sine qua non*, para poder recurrir a los ordenadores. En efecto, sólo podemos pensar en un estudio global de contenido, en el recurso a la semántica cuantitativa, partiendo de series publicadas.

I. Fuentes

1. *FUENTES MANUSCRITAS*

A) Portugal

La documentación más importante se halla en Portugal, debido al papel desempeñado por este país.

La organización de los archivos portugueses es sumamente compleja. «Los depósitos de archivos están repartidos a lo largo de 30 000 km y a menudo son múltiples sobre un mismo tema.» (F. Mauro [142], pág. xi). En consecuencia, es necesario partir de buenas guías:

[1] Diffie (Bailey), Bibliograhy of the principal published guides to portuguese archives and libraries, en *Actas do coloquio internacional d'Estudos Luso Brasileiros de 1950 (Washington)*, Baltimore, 1953, páginas 181-188.

[2] Rau (Virginia), Arquivos de Portugal, en *Atlas; ibid.*, págs. 189-213.

Los depósitos que pueden suministrar documentos son:

— *ARQUIVO NACIONAL DA TORRE DO TOMBO*, Palacio da Asembleia Nacional en Lisboa. Los inventarios, a menudo defectuosos, están manuscritos.

[3] Silva Marques (Dr. João Martin) ha realizado el repertorio: Index Indicum do Arquivo Nacional da Torre do Tombo, en *Ethnos*, t. I, 1955, páginas 113-229.

— Separada del Fondo de la *Biblioteca Nacional*, la documentación, admirablemente puesta en valor del *ARQUIVO HISTORICO ULTRAMARINO*, Lisboa, Palacio de Ega, empieza desgraciadamente en el siglo xvii.

— *Biblioteca Nacional. Sección de Manuscritos*, ampliamente utilizada por los historiadores.

Los *Archivos del Palacio de la Ajuda*, los manuscritos de la *Biblioteca de la Academia de Ciencias*, la *Casa da Moeda*, los *Archivos municipales de Lisboa* contienen interesantes series que parten del siglo xiii. Fuentes considerables en Braga, Coimbra, Évora, Oporto y en las islas adyacentes. Véase el *Arquivo Distrital de Funchal* (Madera) y el *Arquivo Municipal en Angra do Heroismo*, Ponta Delgada (Azores)...

B) España

El *ARCHIVO GENERAL DE INDIAS* (Sevilla) sirve para el siglo XVI. Hay que hacer una excepción en la sección *Patronato Real*, que posee los originales de documentos publicados sobre Colón y cierto número de documentos (algunos aún inéditos) sobre finales del siglo XV y principios del XVI.

[4] Peña y Cámara (José María de la), *Archivo General de Indias de Sevilla. Guía*, Madrid, 1958.

Véase, además, el *Archivo Histórico Nacional* en Madrid y el *Archivo General de Simancas*.

[5] Sánchez Belda (Luis), *Guía del Archivo Histórico Nacional*, Madrid, 1958.

[6] Dirección General de Archivos y Bibliotecas, *Guía del Archivo General de Simancas*, Madrid, 1958.

Mucho más ricos para todo el siglo XV son los archivos de la Corona de Aragón.

En primer lugar, el *ARCHIVO DE LA CORONA DE ARAGÓN*, en Barcelona.

[7] *Guía del Archivo de la Corona de Aragón*, Madrid, 1958.

El *Archivo General Histórico de Mallorca*, Palma de Mallorca, posee series para los siglos XIV y XV.

El *ARCHIVO REGIONAL DE VALENCIA*

Un lugar destacado ocupan los archivos notariales que tan sólo han proporcionado una parte de sus recursos. Ante todo, el *ARCHIVO DE PROTOCOLOS DE SEVILLA*.

C) Italia

Cf. más concretamente Génova, *ARCHIVIO DI STATO DI GENOVA*, que comprende, entre otros, los fondos del *Banco di San Giorgio* (J. Heers, *Gênes au XVᵉ siècle* [293], págs. 685-694). Y Venecia, *ARCHIVIO DI STATO DI VENEZIA*.

D) Francia

Muy importante el fondo de *Mapas y planos de la Biblioteca Nacional*, el más rico del mundo. Véanse también los manuscritos de la *Biblioteca Nacional* bastante bien explorados, así como los de los *Archivos Nacionales*.

Entre los fondos provinciales, hay que hacer especial mención de Ruán *(Archivos Departamentales)*, Honfleur *(Archivos Municipales)*, Dieppe *(Archivos Municipales)*, Burdeos *(Archivos Departamentales y Municipales)*.

E) Otros países

Inglaterra *(Public Record Office* y *British Museum)*, los *Archivos de la ciudad de Brujas y del Reino* en Bruselas, y los fondos de una treintena de bibliotecas y archivos alemanes, austríacos, neerlandeses y escandinavos.

2. *FUENTES IMPRESAS*

A) Anteriores a África y las islas

[8] Bergeron (P.), *Voyages faits principalement en Asie dans les XIIe, XIIIe, XIVe et XVe siècles,* por Benjamín de Tudela, Giovanni dal Piano di Carpine, N. Ascelino, Guillaume de Rubruquis, John de Mandeville y Ambrosio Cantarini acompañados de *L'Histoire des Sarrasins et des Tartares* y precedidos de una introducción relativa a los viajes y nuevos descubrimientos de los principales viajeros, La Haya, 1735.
[9] Polo (Marco), *La description géographique des provinces de l'Inde orientale...*, por Marco Polo, gentilhombre veneciano, París, 1556.
[10] Yule (H.), *The book of Sir Marco Polo,* Londres, 1875, 2.ª ed., 1903, 2 vols.
[11] *Il Milione,* ed. L. Foscolo Benedetto, Florencia, Olschki, 1928.
[12] *Il Milione,* ed. A. C. Moule y P. Pelliot, Londres, 1938 ss.
[13] Mandeville (J. de), *Ce livre est appelé mandeville et fut fait e composé par monsieur iehan de mandeville chevalier natif d'agleterre... l'an mil CCCCLXXX le* III *jour d'avril.*

B) Conquista portuguesa

Existe una excelente guía en V. M. Godinho, *A economia dos descobrimentos* [137], págs. 219 ss.

a) *Fuentes narrativas: las crónicas*

Proporcionan la trama de los acontecimientos.

A menudo, el autor antiguo hizo ya las veces de historiador, con el peligro que ello comporta: desfase cronológico, afanes apologéticos, problema de la calidad de la información. Existen dos graves problemas. Escritas mucho tiempo después de los acontecimientos, las crónicas a menudo proyectan hacia el pasado motivaciones de uno a dos decenios posteriores. Una escuela de historiadores portugueses (cf. Jaime Cortesão, *Descobrimentos* [126], para la más brillante y reciente expresión) ha supuesto que, por orden real, las crónicas ocultaban una parte de la realidad. El primer peligro, desfase cronológico de imputación, es más real que el segundo.

Siguiendo el orden cronológico propuesto por V. Magalhães Godinho, citemos en primer lugar la crónica más antigua, que es francesa.

[14] *Le Canarien, histoire de la première découverte et conqueste des Canaries, faite dès l'an 1402 par messire Jean de Béthencourt chambellan du Roy Charles VI escrite au temps mesme par P. Pierre Bontier... et Jean Le Verrier... et mise en lumière par M. Galien de Béthencourt...*, 1.ª ed. en 1630, a menudo traducida y reeditada.
[15] La buena edición es la dada en los tomos VIII y IX de las notables *Fontes Rerum Canarium* por Elías Serra Ráfols y A. Cioranescu, La Laguna, 2 vols., 1959-1960.

Sobre la toma de Ceuta:

[16] *Crónica do Condestabre de Portugal* (véase cap. 67), ed. Mendes dos Remedios, Coimbra, 1961.

[17] ZURARA (Gomes Eanes da) (AZURARA), *Crónica da tomada de Ceuta*, ed. Esteves PEREIRA, Lisboa, 1915.
[18] ZURARA, *id.*, París, 1934 (trad. franc.).
[19] ZURARA, *id.*, en *Inéditos de História Portuguesa* por Correia da SERRA, Lisboa, t. II y III, 1792-1793.
(Para Marruecos, va de la toma de Ceuta a 1464. — ZURARA (llamado también AZURARA) es el gran nombre que domina la historiografía portuguesa del siglo XV, al igual que Barros el XVI.
[20] ZURARA (G. E. da) (AZURARA), *Crónica da Guiné*, 1.ª ed. por el vizconde de SANTAREM, París, 1841.
[21] ZURARA, *id.*, ed. J. de BRAGANÇA, Oporto, 1937, 2 vols.
[22] ZURARA, *id.*, ed. A. J. DIAS DINIS, Lisboa, 1949.
Es el texto fundamental de la conquista de África. Para una crítica, quizá excesivamente severa, de la fuente, cf. Duarte LEITE, *Descobrimentos* [141], t. I (págs. 29-65).
[23] PISANO (Mateus), *De Bello Septensi, Colecção de inéditos da história portuguesa*, vol. I, Lisboa, 1915.
[24] ALVARES (Fr. João), *Crónica do Infante Santo D. Fernando*, ed. Mendes dos REMEDIOS, Coimbra, 1911 ; ed. de Almeida CALADO, Coimbra, 1960.
[25] PINA (Rui de), *Crónica d'el rei D. Duarte*, ed. Coelho de MAGALHÃES, Oporto, 1914.
[26] PINA (R. de), *Crónica d'el rei D. Alfonso V*, ed. G. PEREIRA en *Biblioteca de classicos portugueses*, Lisboa, 1901-1902, 3 vols.
[27] PINA (R. de), *Crónica d'el rei D. João II*, ed. Correia da SERRA en *Colecção Inéditos*, Lisboa, 1792 y ss.
[28] PINA (R. de), *id.*, ed. Martines de CARVALHO, Coimbra, 1950.
[29] BARROS (J. de) (el gran cronista del siglo XVI hizo de historiador para el XV), *Asia, Década I*, 1.ª ed., Lisboa, 1552.
[30] BARROS (J. de), *id.*, 1672 (trad. fr. por G. CLOUSIER), París, 1672.
[31] BARROS (J. de), *id.*, ed. Antonio BAIÃO, Coimbra, 1932.
[32] GALVÃO (A.), *Tratado dos descobrimentos que são feitos em era da 1550*, 1.ª ed., Lisboa, 1563 (mismo comentario que para Barros).
[33] GALVÃO (A.), *id.*, 3.ª ed., Oporto, 1944.
[34] GOIS (Damaião de), *Crónica do principe D. João* (1567), ed. GONÇALVES GUIMARÃES, Coimbra, 1905.

b) *Fuentes narrativas: los relatos*

Obras de actores o recopilación de testimonios directos. El relato es una «crónica» no oficial.

[35] CA'DA MOSTO (Alvise de) (veneciano que hizo el viaje de Guinea en 1455 y 1456) *Relato de los viajes a la costa occidental de África* (numerosas ediciones), Hakluyt Society, Londres, 1937 (una de las mejores).
[36] CA'DA MOSTO (A. de), *id.*, trad. fr., J. TEMPORAL, Lyon, 1556.
[37] CA'DA MOSTO (A. de), *id.*, ed. Ch. SCHAFFER, París, Leroux, 1895.
[38] CA'DA MOSTO (A. de), *id.*, ed. italiana por Reinaldo CADACO, Milán, 1929.
[39] CA'DA MOSTO (A. de), *id.*, ed. Academia portuguesa da historia, trad. J. F. MACHADO, Lisboa, 1948, 1950.
[40] FERNANDES (V.), *O manuscrito Valentim Fernandes*, ed. Academia portuguesa da historia, Lisboa, 1940.
[41] FERNANDES (V.), *Description de la côte d'Afrique de Ceuta au Sénégal* por — (1506-1507), ed. C. de CÉNIVAL, Théodore MONOD, París, 1938.

[42] FERNANDES (V.), *Description de la côte occidentale d'Afrique* (Senegal al cabo de Monte, Archipiélagos...) por — (1506-1510), Ed., Th. MONOD, A. TEIXEIRA DA MOTA, R. MAUNY, Bissau, 1951.
[43] *Os mais antigos roteiros da Guiné*, ed. Academia portuguesa da historia, Lisboa, 1952-1953.
[44] PACHECO PEREIRA (Duarte), *Esmeraldo de Situ Orbis*, ed. R. E. de AZEVEDO BASTO, Lisboa, 1892.
[45] MÜNZER (D. J.), *Itinerario*, ed. Basilio de VASCONCELOS, Coimbra, 1932.

c) *Recopilaciones de documentos*

[46] AZEVEDO (P. de) y LARANJO COELHO, *Documentos das Chancelarias Reais relativos a Marrocos*, t. I, 1415-1450, Coimbra, 1915 ; t. II, 1450-1456 ; Lisboa, 1934. — Chancelaria de D. João II, t. I, Lisboa, 1943.
[47] GODINHO (Vitorino Magalhães), *Documentos sobre a expansão portuguesa*, Lisboa, 1943, 1944, 1945, 3 vols. (cómoda recopilación de los documentos más importantes).
[48] SILVA MARQUES (J. M. da), *Descobrimentos Portugueses*, t. I, 2 vols,. Lisboa, 1944 ; t. II, Lisboa, 1949.
[49] IRIA (Alberto), *O Algarve e os descobrimentos*, Lisboa, 1956, 2 vols.
[50] ARRUDA (Manuel M. Velho), *Colecção dos documentos relativos ao descobrimento e povoamento dos Açores*, Punta Delgada, 1932.
[51] DIAS DINIS (A. J.), *Regimento do Infante D. Henrique sobre os direitos de pesca em Castro Marim* (P. de CÉNIVAL, David LOPES, Robert RICARD ed.), Lisboa, 1953.
[52] *Sources inédites de l'histoire du Maroc.* Primera serie, Dinastía Sa'diana, subserie V, Archivos y Bibliotecas de Portugal, 5 vols., París, 1934 ss.

Muy cercana a las fuentes y de suma riqueza crítica, una serie de artículos de Robert Ricard es fácilmente accesible gracias a dos excelentes recopilaciones :

[53] RICARD (R.), *Études sur l'histoire des Portugais au Maroc*, Coimbra, 1955.
[54] RICARD (R.), *Études hispano-africaines*, Tetuán, 1956.

d) *Cartografia*

[55] CORTESÃO (Armando), *Cartografia e cartógrafos portugueses dos séculos* XV *e* XVI *(contribução para um estudo completo)*, Lisboa, 1935, 2 vols.
(Todo esto debe ser revisado a la luz de la obra de erudición gigantesca emprendida en 1960, con motivo del 5.º centenario de la muerte de Enrique el Navegante).

[56] CORTESÃO (A.) y MOTA (A. Teixeira da), *Portugaliae Monumenta Cartographica*, Lisboa, 1960, 5 vols.

e) *Instrumentos recientes*

[57] *Monumenta Henricina*, Lisboa, 1960, ss., 9 vols.
[58] *Actas do Congreso internacional de Historia dos Descobrimentos*, Lisboa, 1961, 7 vols.
[59] *Colecção henriquina* (reedición de estudios y de textos reunidos en una docena de volúmenes), Lisboa, 1960 ss.

C) España

Elementos en las grandes colecciones:

[60] *Colección de documentos inéditos para la historia de España (CODOIN)*, 112 vols.

Utilícese partiendo del:

[61] *Catálogo* de Julián Paz, Madrid, 1930, 2 vols.
[62] *Colección de... relativos al descubrimiento, conquista y organización de las antiguas posesiones de América y Oceanía*, de Pacheco, Cárdenas y Torres de Mendoza (*CODOIN*, Ind. I), 42 vols., Madrid, 1863-1884.
[63] *Colección (ibid.)*; la continuación, 25 vols. facilitados por la Real Academia de la Historia (*CODOIN*, Ind. II).

Para *CODOIN*, Ind. I y *CODOIN*, Ind. II, partir de:

[64] Schäfer (Ernst), *Catálogo*, Madrid, 2 vols., 1946-1947.

Lo esencial se halla reunido en el insustituible:

[65] Fernández de Navarrete (M.), *Colección de los viajes que hicieron por mar los españoles desde finales del siglo XV*, Madrid, 1837, 5 vols.
[66] Fernández de Navarrete (M.), *id.*, reedición en *Biblioteca de Autores españoles*, Madrid, Atlas, 1954, 3 vols. (vols. LXXV, LXXVI, LXXVII), estudio preliminar de Carlos Seco Serrano, bibliografía completa, t. I, págs. LIX-LXI.

Tres fuentes literarias clave: Las Casas, Oviedo, Anglería.

a) *Bartolomé de Las Casas*

Dos ediciones científicamente complementarias:

[67] Las Casas (B. de), *Historia de las Indias*, ed. A. Millares Carlo y estudio preliminar de L. Hanke, México, Fondo de Cultura Económica, 1951, 3 vols.
[68] Las Casas (B. de), *id.*, ed. Juan Pérez de Tudela Bueso (destacable estudio preliminar), Madrid, Atlas, B. A. E., 1959, ss. 5 vols.

Para Las Casas, consúltese, además, la bibliografía exhaustiva, en la época de su publicación (1954), de:

[69] Hanke (L.) y Giménez Fernández (M.), *Bartolomé de Las Casas (*1474-1561*), Bibliografía Crítica*, Santiago de Chile, 1954.

b) *Gonzalo Fernández de Oviedo*

[70] Fernández de Oviedo (G.), *Historia general y natural de las Indias, islas y tierra firme del mar Océano*, 1.ª ed., Madrid, 1851-1855, 4 vols., por la Real Academia de la Historia.
[71] Fernández de Oviedo (G.), *id.*, 2.ª ed. (destacable introducción a cargo de Juan Pérez de Tudela Bueso), Madrid, 1959 ss., 5 vols.

c) *Pedro Mártir de Anglería*

De orbe novo escrito de 1493 a 1525, 1.ª ed. latina. Numerosas reediciones en latín y traducidas: Alcalá, Basilea, Londres, París, Sevilla...

[72] ANGLERÍA (P. M. de), *De orbe novo* Alcalá, 1516.
[73] ANGLERÍA (P. M. de), *id.*, ed. franc. en *Recueil des Voyages et des documents pour servir à l'histoire de la géographie...*, dirigido por Ch. SCHAFFER y H. CORDIER, t. XXXI, París, 1907.
[74] ANGLERÍA (P. M. de), *id.*, buena traducción inglesa por Francis Mac NUT, Nueva York, 1912.
[75] ANGLERÍA (P. M. de), *id.*, excelente traducción española por J. TORRES ASCENCIO, Buenos Aires, 1944.

Cf. además :

[76] RUMEU DE ARMAS (A.), *Piraterías y ataques navales contra las Islas Canarias*, Madrid, 5 vols. (t. I, 1947).
[77] *Reformación del Repartimiento de Tenerife en* 1506, ed. por E. SERRA RÁFOLS y L. de la ROSA, La Laguna, 1953, en *Fontes Rerum Canarium.*
[78] TORRIANI (L.), *Descripción de las Islas Canarias*, ed. de A. CIORANESCU, Santa Cruz de Tenerife. *Colección Clásicos canarios*, 1959

D) LAS GRANDES COLECCIONES

Conservan un carácter histórico :

[79] TERRACINA (M.), *Historia general de los viajes, o nueva colección de todas las relaciones de los que han hecho por mar y tierra y se han publicado hasta ahora en diferentes lenguas de todas las naciones conocidas*, Madrid, 1763-1791, 28 tomos.
[80] TERNAUX COMPANS (H.), *Voyages, relations et mémoires originaux pour servir à la découverte de l'Amérique*, París, 1837-1840, 20 vols.
[81] *Archives des voyages ou collections d'anciennes relations de lettres, mémoires et autres documents relatifs à la géographie et aux voyages*, París, 1840-1841, 2 vols.

Es muy importante la colección Schaffer y Cordier :

[82] SCHAFFER (Ch.) y CORDIER (H.), *Recueil des voyages et des documents pour servir à l'histoire de la géographie*, París, 1882-1917, 23 vols.

Y más aún los 230 vols., en este momento, de :

[83] *HAKLUYT SOCIETY*, 1.ª serie, Londres, 1847-1899 ; 2.ª serie, Londres, 1899-19...

E) EL CICLO DE FUENTES COLOMBINAS

[84] *Raccolta di documenti e studi pubblicati dalla R. Commissione colombiana*, Roma, 1891-1894, 14 vols. + supl.
[85] *Pleitos de Colón*, ed. C. FERNÁNDEZ DURO, Madrid, 2 vols., 1892 (*CODOIN*, Ind II, t. VII y VIII).
[86] *Pleitos colombinos*, edición en curso (t. VIII aparecido, Sevilla, E. E. H. A., 1964). FERNÁNDEZ DE NAVARRETE (M.), *op. cit.*, [65].
[87] COLUMBUS (F.), *Historia della vita dei fatti dell'Ammiraglio D. D. Christoforo Colombo*, Venecia, 1571.
[88] COLUMBUS (F.), *id.*, buena edición inglesa de B. KEEN, *The life of the Admiral*, Nueva Brunswick, 1959.

Y a propósito de este texto controvertido:

[89] Cioranescu (A.), *Primera biografía de Cristóbal Colón*, Tenerife, 1960.

Domina todos estos estudios colombinos, la obra ejemplar y definitiva de:

Morison (Samuel Eliot), *Admiral of the Ocean Sea*, Osford University Press, 2 vols., 1942 [212].

Morison (S. E.), *Christopher Columbus mariner*, Londres, 1956 [587].

[90] Morison (S. E.), *Journals and other Documents on the Life and Voyages of Christopher Columbus*, Nueva York, 1963.

[91] Colón (C.), *Oeuvres de Christopher Colomb*, ed. A. Cioranescu, París, 1961.

II. Estudios

Por falta de espacio, no hemos podido dar a esta bibliografía la extensión deseada. Así pues, debemos remitir, para un examen más detallado de la cuestión, a las bibliografías especializadas y a las bibliografías y guías bibliográficas de las siguientes obras.

1. *GUÍAS BIBLIOGRÁFICAS Y BIBLIOGRAFÍAS*

CHAUNU (P.), *Séville et l'Atlantique*, t. VIII[1], págs. XXI-CXXV [313].
GODINHO (V. M.), *A economia*, págs. 219-235 [127].
GODINHO (V. M.), *L'économie de l'empire portugais* [135].
GODINHO (V. M.), ed. de D. LEITE, Lisboa, 1962, t. II, págs. 563-582 [139).
[58]. *Actas do Congreso Internacional de Historia dos Descobrimentos*
MAURO (F.), *Le Portugal et l'Atlantique*, París, 1960 [142].
NUÑES DIAS (M.), *O capitalismo monárquico portugues...*, Coimbra, 1964, t. II, págs. 403-448.
JULIEN (Ch. A.), *Les voyages de découvertes et les premiers établissements (XV[e] XVI[e] siècles)* [139].

Y para los descubrimientos portugueses del siglo XV:

[92] *Bibliografia henriquina*, Lisboa, 2 vols., 1960, debida a la Comissão executiva das Comemorações do quinto centenario da morte do Infante D. Henrique.

Véanse, además, las bibliografías nacionales, anuales y recapitulativas, de los principales países europeos. En primer lugar, para España:

[93] SÁNCHEZ ALONSO (B.), *Fuentes...*, Madrid, 1952, C.S.I.C., 3 vols.
[94] *Índice histórico español, Bibliografía histórica de España, e Hispano. América*, Universidad de Barcelona, Barcelona, vol. I, 1953 y ss. (16 vols. aparecidos).

Para Portugal: el *Boletim de Bibliografia Portuguesa.*

Y, capital para las ciencias y las técnicas desde 1947 las:

[95] *Actes des Congrès d'Histoire des Sciences*, Collectión des Travaux de l'Académie internationale d'histoire des sciences, publicado por Hermann.
Dada la dificultad con que nos encontramos de separar la historia del descubrimiento geográfico de su contexto de historia económica y social,

principalmente técnica y política, en razón también de la continuidad de los problemas, remitimos a los volúmenes aparecidos de la colección «Nueva Clío», números 23, 27, 31, 32 y, de próxima aparición, 26 *bis* y 29.

2. *HISTORIAS NACIONALES*

Entre las historias nacionales, debe citarse en lugar destacado:

[96] PERES (Damião) (dirigido por), *Historia de Portugal*, Barcelos, t. II y III, 2 vols., 1929 y 1931.
[97] VICENS VIVES (Jaime) (dirigido por), *Historia económica y social de España y América*, Barcelona, t. I y II, 1957.
[98] MENÉNDEZ PIDAL (Ramón) (dirigido por), *Historia de España*, Barcelona, t. XIV, 1956 ; t. XV, 1964.

Y, evidentemente, las historias nacionales y generales de los países implicados en la expansión : Italia, Francia, Inglaterra, Bélgica, Países Bajos.

[99] SALVATORELLI (Luigi), *L'Italia comunale (XI alla metá del sec. XIV)*.
[100] VALERI (Nino), *L'Italia nell'etá dei Principati (1343-1516)*, Milán, Arnaldo Mondadori editor, 1956-1956.
[101] LAVISSE (E.), *Histoire de France*, París, 1901-1911, t. III², IV¹, IV², V¹.
[102] *The Oxford English History*, t. IV, V, VI, y VII, M. POWICKE, M. MAC KIRSACK, E. F. JACOB, J. D. MACKIE, Oxford, 1955, 1962.
[103] PIRENNE (H.), *Histoire de Belgique*, Bruselas, 1922-1923 (3.ª éd., t. II y III).
[104] *Algemene Geschidenis der Nederlanden*, Utrecht, t. III (1951), t. IV (1952).

3. *HISTORIAS GENERALES Y PARTICULARES*

[105] «Peuples et Civilisations», t. VII¹, VII² et VIII, París, 1931, 3.ª ed., 1946.
[106] «Histoire générale des Civilisations», París, t. III, 5.ª ed., 1967 ; t. IV, 5.ª ed., 1967. (Trad. española, Barcelona, t. III, 1961 ; t. IV, 1964.)
Colección «Destinos del Mundo» :
[107] LOPEZ (R. S.), *Naissance de l'Europe*, París, 1963. (Trad. esp., Barcelona, 1965).
[108] FLICHE (A.) y MARTIN (V.), *Histoire générale de l'Église*, París, t. XII, XIII, XIV y XV, 1960, 1964.
[109] BLOCH (R.) (dirigido por), *Les grandes Civilisations*, París, vol. de J. LE GOFF ; J. DELUMEAU ; P. CHAUNU, París, 1964-1967.
CHAUNU (P.), *L'Amérique et les Amériques*, París [528].
BRAUDEL (F.), *Civilisation matérielle et capitalisme*, París, 1967 [365].
[110] BALLESTEROS BERETTA (Antonio) (dirigido por), *Historia de América*, Barcelona, 25 vol. en curso.
[111] BALLESTEROS BERETTA (A.), y CORTESÃO (Jaime), *Historia de América*, t. III, *Génesis del descubrimiento. Los Portugueses*, 1.ª éd., 1947 ; 2.ª ed., 1961.
[112] BALLESTEROS BERETTA (A.), *ibid.*, t. IV, 1 y 2, *Cristóbal Colón*, 2 vols., 1942.

[113] MORALES PADRÓN (Francisco), *Historia de América*, t. I, Barcelona, 1962.
[114] BAIÃO (António) (dirigido por), *História da expansão portuguesa no mundo* (fundamental), Lisboa, Atlanta, 1938-1940, 3 vols.
[115] *The Cambridge Economic History of Europe*, t. I, II, III, IV, Cambridge, 1941, 2.ª ed., 1966-1967.
[116] *The Cambridge History of British Empire*, 1929, ss. *The Old British Empire*, Cambridge, 1929.
[117] TATON (R.) (dirigido por), *Histoire générale des Sciences*, París, t. I, 2.ª ed., 1966 ; t. II, 2.ª ed., 1968 ; t. III (2 vols.), 1961 y 1964.
[118] DAUMAS (M.) (dirigido por), *Histoire générale des Techniques*, París, t. I, 1962, t. II, 1965 ; t. III, 1968.
[119] SARTON (G.), *Introduction to the History of Science*, Baltimore, t. III, 1948.
[120] *History of Technology*, Cambridge, t. I y II, 1955.
[121] REINHARD (M.) y ARMANGAUD (A.), *Histoire générale de la population*, Paris, 1961, 3.ª éd., 1968. (Trad. esp., Barcelona, 1966).
[122] FERNÁNDEZ DURO (Cesáreo), *Armada española desde la unión de Castilla y Aragón*, Madrid, 1895-1903, 9 vols.
[123-124] FERNÁNDEZ DURO (C.), *Disquisiciones náuticas*, Madrid, 1876-1881, 6 vols.

4. *HISTORIA DE LA EXPANSIÓN EUROPEA*

Algunos nombres destacan y se imponen : Armando y Jaime Cortesão, Vitorino Magalhães Godinho, F. Mauro, Damião Peres... Evidentemente recurriremos, ante todo, a sus trabajos.

BAIÃO (António) y sus colaboradores, *História da expansão portuguesa no mundo* [114].

[125] CORTESÃO (Armando), *Teoria geral dos descobrimentos portugueses*, Lisboa, I, 1940.
[126] CORTESÃO (Jaime), *Os descobrimentos portugueses*, Lisboa, Arcadia, 1960, 2 vols. (fundamental).

La obra de Vitorino Magalhães Godinho puede ser considerada como fundamental y en especial, desde nuestro punto de vista, los números [47], [127], [135] y [137] :

[127] GODINHO (V. M.). *A expansão quatrocentista portuguesa. Problemas das origenes e da linha de evolução*, Lisboa, 1944.
[128] GODINHO (V. M.), *A crise da história e as suas novas directrizes*, Lisboa, 1946.
GODINHO (V. M.), *Documentos sobre a expansão portuguesa*, Lisboa, 1943-1945, 3 vols. [47].
[129] GODINHO (V. M.), *História económica e social da expansão portuguesa*, t. I, Marruecos, Lisboa, 1947.
[130] GODINHO (V. M.), *A descoberta da Guiné*, Lisboa, 1947.
[131] GODINHO (V. M.), *Le tournant de l'empire portugais*, París, 1951 (dactilografiado, E.P.H.E.).
[132] GODINHO (V. M.), *A economia das Canarias non séculos XIV e XV*, São Paulo, 1952.
[133] GODINHO (V. M.), *Les grandes découvertes*, Coimbra, 1953.
[134] GODINHO (V. M.), *O «Mediterrâneo» saariano e as caravanas do ouro-séculos XI-XV*, São Paulo, 1956 ; y *Revista de História de São Paulo*, números 23, 24 y 25.

[135] GODINHO (V. M.), *L'économie de l'empire portugais aux XVᵉ et XVIᵉ siècles. L'or et le poivre. Route de Guinée et route du Cap* (tesis dactilografiada, Biblioteca de la Sorbona, 1958).
[136] GODINHO (V. M.), *Les finances de l'État portugais des Indes orientales du XVIᵉ au début du XVIIIᵉ siècle* (tesis dactilografiada, Biblioteca de la Sorbona, 1958) (próxima aparición [135 y 136] en las Collections de la VIᵉ section de l'E.P.H.E.).
[137] GODINHO (V. M.), *A economia dos descobrimentos henriquinos*, Lisboa, 1962.
[138] GODINHO (V. M.), *Os descobrimentos e a economia mundial*, Lisboa, 1963 (en curso).
[138 *bis*] GODINHO (V. M.), Le Portugal devant l'Histoire (*Annales E.S.C.*, 1948, págs. 347-352).
[139] JULIEN (Ch.-A.), *Les voyages de découverte et les premiers établissements (XVᵉ-XVIᵉ siècle)* (franceses), París, 1948 (obra importante principalmente por su bibliografía).
[139 *bis*] LA RONCIÈRE (Ch.), *La découverte de l'Afrique au Moyen Age*, El Cairo, 1924-1927, 3 vols. (importante).
[140] LE GENTIL (G.), *Découverte du Monde*, París, 1954.
[141] LEITE (D.), *História dos Descobrimentos. Colectânea de esparsos*, Organisação, notas e estudo final de V. M. GODINHO, Lisboa, 1959-1962, 2 vols. (muy importante).
[142] MAURO (F.), *Le Portugal et l'Atlantique (1570-1670). Étude économique*, París, 1960 (fundamental para toda la historia de la expansión).
[143] MAURO (F.), *L'expansion européenne (1600-1870)*, París, 1.ª ed., 1964 ; 2.ª ed., 1967. (Trad. esp., Barcelona, 1968).
[144] CHAUNU (P.), Brésil et Atlantique (*Annales E.S.C.*, 1961, págs. 1176-1207).
[144 *bis*] CHAUNU (P.), Le rythme trentenaire de l'expansion européenne (*Annales E.S.C.*, 1966, págs. 886-893).
[145] MOLLAT (M.), Le Moyen Âge, en *Histoire universelle des explorations* de L.-M. PARIAS, París, 1953, t. I, págs. 253-408.
[146] NUÑES DIAS (Manuel), *O capitalismo monárquico português (1415-1549). Contribução para o estudo das origines do Capitalismo Moderno*, Coimbra, 1963-1964, 2 vols. in-8.º (importante).
[147] PÉRES (D.), *História dos Descobrimentos Portugueses*, segunda edición actualizada, Coimbra, 1960.
PÉREZ EMBID (F.), *El Almirantazgo de Castilla*, 1949 [596].
[148] PÉREZ EMBID (F.), *Los descubrimientos en el Atlántico y la rivalidad castellano-portuguesa hasta el tratado de Tordesillas*, Sevilla, E.E.H.A., 1948 (importante).
[148 *bis*] RUMEU DE ARMAS (Antonio), *España en el África Atlántica*, Madrid, (C.S.I.C.), 1956, 2 vols.

5. *HISTORIA DE LA EXPANSIÓN EUROPEA LOS PRECEDENTES MEDIEVALES*

Reservaremos un lugar destacado a lo que, por comodidad, llamamos los precedentes medievales de la expansión, partiendo de los sólidos trabajos de Raymond Mauny que dan el estado de la cuestión.

[149] MAUNY (R.), *Les navigations médiévales sur les côtes sahariennes antérieures à la découverte portugaise (1434)* (fundamental), Lisboa, C.E.H.U., 1960.

[150] Mauny (R.), *Tableau géographique de l'Ouest africain au Moyen Age, d'après les sources écrites, la tradition et l'archéologie*, Dakar, 1961.
[151] Avezac (A. d'), *Notice des découvertes faites au Moyen Age dans l'océan Atlantique antérieurement aux grandes découvertes portugaises du XVe* (para la historia de la historia), París, 1845.
[152] Avezac (A. d'), *L'expédition génoise des frères Vivaldi à la découverte de la route maritime des Indes orientales au XIIIe*, París, extracto, 1859.
[153] Gaffarel (P.), *Les Français au-delà des mers. Les découvertes françaises du XIVe au XVIe: côte des Guinée, du Brésil et d'Amérique du Nord*, París, 1888.
[154] Margry (P.), *Les navigations françaises et la révolution maritime du XIVe au XVIe d'après les documents inédits* (para la historia de la historia), París, 1867.
[155] Reparaz (Gonçal de), *Historia dels descobriments geogràfics*, Barcelona, 1927-1928, 2 vols.
[156] Reparaz (G. de), *Catalunya a les mars. Navegants, mercaders i cartògrafs catalans*, Barcelona, 1930.
[157] Verlinden (Ch.), *Précédents médiévaux de la colonie en Amérique*, México, 1954.
[158] Verlinden (Ch.), Lanzarotto Malocello et la découverte portugaise des Canaries (*R.B.P.H.*, 1958, págs. 1173-1209).
[159] Verlinden (Ch.), Navigateurs, marchands et colons italiens au service de la découverte et de la colonisation portugaise sous Henri le Navigateur (*Le Moyen Age*, 1958, págs. 467-497).
[160] Verlinden (Ch.), *Les origines de la civilisation atlantique*, Neuchâtel y París, 1966.

6. *LA HISTORIA DE LA HISTORIA*

La historia de los precedentes medievales es difícilmente disociable del importante capítulo de la historia de la historia. Clasificamos aquí los estudios poco numerosos dedicados a la historiografía. Es de desear que Luis de Matos y E. G. L. Randles hagan escuela. Incluimos aquí libros en parte refutados, o anticuados, pero que han marcado etapas en la historia del pensamiento, y también, algunos clásicos, siempre jóvenes e insustituibles: los Cleirac, Duhamel, Fournier.

[161] Africanus (León el Africano), *Description de l'Afrique,* Lyón, 1556.
[162] Anthiaume (abad A.), *Évolution et enseignement de la science nautique en France et principalement chez les Normands* (prefacio del almirante Buchard), París, 1920, 2 vols.
[163] Atkinson (Geoffroy), *La littérature géographique française de la Renaissance*, París, 1927-1936, 2 vols.
[164] Barbosa (Duarte), *O livro de Duarte Barbosa* (hacia 1518), ed. española por V. Ramusio, Venecia, 1550 ; ed. portuguesa, Lisboa, 1867 (en *Noticias Ultramarinas*).
[165] Bensaúde (Joaquim) (fundamental y en parte insustituible), *L'astronomie nautique au Portugal à l'époque des grandes découvertes*, Berna, 1912.
[166] Bensaúde (J.) *Histoire de la science nautique portugaise à l'époque des grandes découvertes*, Colección de documentos publicados por orden del ministerio de Instrucción pública de la República portuguesa, Munich y Lisboa, 1914-1924, 7 vols.

[167] Bensaúde (J.), *Les légendes allemandes sur l'histoire des découvertes maritimes portugaises*, Ginebra, 1917-1920.
[168] Bensaúde (J.), *Lacunes et surprises de l'histoire des découvertes maritimes*, Coimbra, 1930.
[169] Bensaúde (J.), *Origem do plano das Indias*, Sevilla, 1930.
[170] Bensaúde (J.), *As origens do plano das Indias, Resposta as artigo do Emo Sr Dr Duarte Leite*, París, 1930.
[171] Bensaúde (J.), *A cruzada do Infante D. Henrique*, Lisboa, 1943.
[172] Cleirac (E.) *Us et coutumes de la mer*, Burdeos, 1647.
Cortesão (Armando) [55, 124].
Cortesão (Jaime) [125].
[173] Duhamel du Monceau (H. L.) y Marre (M. de La), *Traité général des pêches et histoire des poissons qu'elles fournissent*, París, Saillant y Nyon, 1769-1782, 3 vols.
Fernández de Navarrete (M.), *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde final del siglo XV*, Madrid, 5 vols. [65], [66].
[174] Fournier (le P. G.), *Hydrographie contenant la théorie et la pratique de toutes les parties de la navigation*, París, M. Joly, 1643 (2.ª ed. aumentada, G. Dupuis, 1667).
Godinho (V. M.) [127] y [128].
[175] Gois (D. de), *Fides religio moresque Aethiopum sub Imperio Pretiosi Joannis (quem vulgo Presbyterum Joannem vocant) de gentium* (1450), París, 1541 ; Lovaina, 1544.
[176] Gryneus (Simon), autor del prólogo de *Novus Orbis*, Basilea y París, 1552.
[177] Humboldt (Alexandre), *Examen critique de l'histoire, de la géographie du Nouveau Continent et des progrès de l'astronomie aux XVe et XVIe siècles*, París, Gide, 1836-1839, 5 t. en 4 vols.
[178] Humboldt (A. de), *Essai polique sur le Royaume de la Nouvelle-Espagne* París, 1.ª ed., 1808, 4 vols.; 2.ª ed., París, 1825.
[179] Humboldt (A. de), *Essai politique sur l'isle de Cuba*, Paris, 2.ª ed., 1826-1827, 6 vols.
[180] Humboldt (A. de), *Essai politique sur l'Orénoque*, París, 1808, 2 vols.
[181] Humboldt (A. de), *Tableau statisque de l'île de Cuba*, París, 1831.
[182] Humboldt (A. de), *Tableau statisque de Mexico*, París, 1811.
[183] Humboldt (A. de), *Voyage aux régions équinoxiales du Nouveau Continent*, París, 1814-1825, 3 vols. in-folio (en colaboración con Bonpland).
[184] Humboldt (A. de), *Viage a las regiones equinociales*, París, 1826, 5 vols.
[185] Humboldt (A. de), *Madère*, París, 1826.
Leite (D.) [141].
[186] Masser (Leonardo de Chá), Relazioni (v. 1505), in *Memorias da Academia Real das Ciências de Lisboa*, nueva serie, t. VI, Lisboa.
[187] Matos (Luis de), *L'expansion portugaise dans la littétature latine de la Renaissance*, París, dactilografiada, Biblioteca de la Sorbona, 1959.
[188] Matos (L. de), *Les Portugais en France au XVIe siècle*, Coimbra, 1952.
[189] Munster (S.), *La cosmographie universelle*, Basilea, 1554.
[190] Phelan (J. L.), *The milennial Kingdom of the Franciscans in the New World. A study in the Writings of Geronimo de Mendieta (1525-1604)*, Berkeley, Univers. of California, Public. of Hist., núm. 52, 1956.
[191] Randles (W. G. L.), *L'image du Sud-Est africain dans la littérature européenne du XVIe siècle*, Lisboa, C.E.H.U., 1959.
[192] Santarem (V^e^ de), *Opusculos e esparsos*, Lisboa, 1910 (recopilación de artículos de los años 1830-1840).

[193] SANTAREM (V^e^ de), *Recherches sur Americ Vespuci et ses prétendues découvertes*, París, 1837.
[194] SANTAREM (V^e^ de), *Recherches historiques critiques et bibliographiques sur Americ Vespuci et ses voyages*, París, 1842.
[195] SANTAREM (V^e^ de), *Essai sur l'histoire de la cosmographie et de la cartographie au Moyen Âge*, París, 1849-1852, 3 vols.
[196] SORRE (M.), *Alexandre de Humboldt*, París, 1959, 23 págs. Cahier de l'Institut des Hautes Études de l'Amérique latine, núm. 2.
[197] VARNHAGEN (Vizconde de Porto Seguro, Francisco Adolfo de), *História Geral do Brazil*, Madrid, 1845-1857, 2 vols.
[198] VARNHAGEN (F. A. de), *Examen de quelques points sur l'histoire géographique du Brésil*, París, 1858.
[199] VARNHAGEN (F. A. de), *Les voyages de Americ Vespuci*, París, 1858.
[200] VARNHAGEN (F. A. de), *Amerigo Vespucci*, Viena, 1869.
[201] VARNHAGEN (F. A. de), *Nouvelles recherches sur les derniers voyages du navigateur florentin*, Viena, 1869.
[202] VARNHAGEN (F. A. de), *Sull'importanza d'un manuscrito inedito della biblioteca imperiale di Vienne per verificarse quale fu la prima isola scoperta del Colombo e anche altri punti della storia della America*, Viena, 1869.
[203] VARNHAGEN (F. A. de), *Ainda Amerigo Vespucci*, Viena, 1874.

7. *NAVEGACIÓN, ARTE NÁUTICO, TÉCNICAS MARÍTIMAS*

La historia de los grandes descubrimientos no puede separarse de la historia de las ciencias y técnicas del mar. Y ello desde principios del siglo XIX. La historiografía lo pone de manifiesto desde Humboldt hasta Bensaúde. Aquí se ha centrado el esfuerzo más fecundo desde hace veinte años. En esto se opera la renovación de los conocimientos y de la problemática.

Debe rendirse un homenaje a la *Commission d'Histoire maritime*, a Michel Mollat, su presidente, y a la VIe section de la École Pratique des Hautes Études, por la creación, organización y publicación de los coloquios de historia marítima, instrumento incomparable.

Partir de los estudios fundamentales de:

[204] TAYLOR (E. G. R.), *The Haven Finding. A history of navigation from Odyssaeus to Captain Cook*, Londres, 1.ª ed., 1956; 2.ª ed., 1958.
[205] *Colloques d'histoire maritime*, bajo la direccion de Michel MOLLAT, 1.er coloquio, París (1956), París, 1957.
[206] 2.º coloquio, París (1957), París, 1958.
[207] 3.er coloquio, París (1958), París, 1960.
[208] 4.º coloquio, París (1959), París, 1962.
[209] 5.º coloquio, Lisboa (1960), París, 1966.
[210] 6.º coloquio, Lorenzo Márquez (1962), París, 1964.
[211] 7.º coloquio, Viena (1965), París, 1965.

Aparecerá en París, 8.º coloquio, Beirut (1966), y 9.º coloquio Sevilla, 1967.

[212] MORISON (almirante Samuel Eliot), *Admiral of the Ocean Sea. A life of Christopher Columbus*, Boston, 1942.
[213] GAGO COUTINHO (almirante), *A nautica dos descobrimentos*, Lisboa, 1951-1952, 2 vols.

[214] DA MOTA (comandante A. Teixeira), *A arte de navigar no Mediterrâneo nos séculos XIII-XVII e a criação da navegação astronómica no Atlântico e Indico*, Lisboa, 1957.

A) EL NAVÍO

En primer lugar, el maravilloso instrumento:

Véanse los importantes estudios de LEFEBVRE DES NOËTTES [227], GUILLEUX LA ROËRIE [220], comandante Louis DENOIX [205-206], Bertrand y Paul GILLE (en *Histoire des Techniques* [118] y Coloquios [205-211]), Jacques BERNARD (Coloquios [205-211] y *Navires et gens de mer à Bordeaux, vers 1400-vers 1550*, París, Sevpen, 1968, 3 vols.), y J. NEEDHAM (Coloquios [209] y *Science and Civilization in China* [498]).

[215] ANTHIAUME (abad A.), *Le navire. Sa construction*, París, 1922.
[216] ANTHIAUME (abad A.), *Le navire. Sa propulsion*, Fécamp, 1924.
[217] ARTIÑANO Y DE GALDÁCANO (Gervasio de), *La arquitectura naval española en madera*, Barcelona, 1920.
[218] BRAZ DE OLIVEIRA (J.), *Os Navios da descoberta*, Lisboa, 1894; reeditado en 1940.
[219] FONTURA DA COSTA (A.), *A marinha dos descobrimentos*, Lisboa, 2.ª ed., 1939.
[220] GUILLEUX DE LA ROËRIE (L.), *Navires et marins. De la rame à l'hélice*, París, 1.ª ed., 1930; 2.ª ed., París, 1946, 2 vols.
[221] GUILLEUX LA ROËRIE (L.), Les transformations du gouvernail (*Annales d'Histoire écon. et soc.*, 1935, págs. 564-583).
[222] GUILLEUX LA ROËRIE (L.), Introduction à une histoire du navire (*Annales, E.S.C.*, 1956, págs. 145-153).
[223] JAL (A.), *Archéologie navale*, París, 1840, 2 vols.
[224] JAL (A.), *Glossaire nautique*, París, 1848 (se está preparando una edición refundida bajo la dirección de Michel MOLLAT).
[225] LANE (F. C.), *Venitian ships and shipbuilders of the Renaissance*, Baltimore, 1933.
[226] LANE (F. C.), *Navires et constructions à Venise pendant la Renaissance*, ed. francesa, París, 1965.
[227] LEFEBVRE DES NOËTTES (R.), *De la marine antique à la marine moderne. La révolution du gouvernail. Contribution à l'étude de l'esclavage*, París, 1935.
[227 *bis*] LEFEBVRE DES NOËTTES (R.), *L'attelage. Le cheval de selle à travers les ages...*, París, 1931, 2 vols.
[228] LOPES DE MENDONÇA, *Estudos sobre os navios portugueses dos séculos XV e XVI*, Lisboa, 1892.
[229] POUJADE (J.), *La route des Indes et ses navires*, París, 1946.
[230] QUIRINO DA FONSECA, *A caravela portuguesa*, Coimbra, 1939.
[230 *bis*] TENENTI (A.) y VIVANTI (C.), Le film d'un grand système de navigation. Les gelères marchandes vénitiennes (*Annales, E.S.C.*, 1961, páginas 83-84).

B) EL ARTE NÁUTICO

Los trabajos más útiles han sido publicados a partir de 1945. Partiremos de los trabajos fundamentales de S. E. MORISON [212], A. Teixeira DA MOTA [214, 56], G. BEAUJOUAN [205, 209].

[231] Albuquerque (L. M. de), en Saraiva (A. J.), *História da Cultura em Portugal*, Lisboa, 1950-1955, 2 vols. (t. II, págs. 369-507).
[232] Albuquerque (L. M. de), Algumas observaçãos sobre o problema das latitudas na marinha dos descobrimentos (*Revista da Facultad de Ciências da Universidade de Coimbra*, 1960).
Anthiaume (abad A.) [162].
[233] Anthiaume (abad A.), *La science astronomique et nautique au Moyen Age chez les Normands*, El Havre, 1919.
[234] Barbosa (A.), *Novos subsídios para o estudo da ciência náutica*, Oporto, 1919.
Bensaúde (J.), [165] y [166].
[235] Bensaúde (J.), *Introdução a História dos descobrimentos*, Coimbra, 1962.
[236] Carvalho (J. de), *Estudos sobre a cultura portuguesa do século XV*, Coimbra, 1949.
[237] Costa Brochado, *O piloto árabe de Vasco de Gama*, Lisboa, 1959.
[238] Chumovski (T. A.), *Três roteiros desconhecidos de Ahmad Ibn-Madjid, o piloto árabe de Vasco de Gama*, Lisboa, 1960.
Fernández Duro (C.) [123].
[239] Ferrand (G.), *Instructions nautiques et routiers arabes et portugais des XVe et XVIe siècles*, París, 1928, 3 vols.
[240] García Franco (S.), *Historia del arte y ciencia de navegar*, Madrid, 1947, 2 vols.
[241] Laguarda Trías (R. A.), Origen hispánico de las tablas náuticas de declinación solar (*Revista general de Marina*, sept. 1958).
[241 *bis*] Laguarda Trías (R. A.), Las tablas náuticas de la expedición de Magallanes-Elcano (*Boletín de la Real Academia de la Historia*, 1964, págs. 57-73).
[242] Laguarda Trías (R. A.), *El infante Don Henrique*, Lisboa, 1960.
[242 *bis*] Laguarda Trías (R. A.), *La aportación científica de Mallorquines y Portugueses a la cartografía náutica en los siglos XIV al XVI*, Madrid, 1963.
[243] Morais e Sousa, *A ciência náutica dos pilotos portugueses nos séculos XV e XVI*, Lisboa, 1929, 2 vols.
[244] Rey Pastor (J.), *La ciencia y la técnica en el descubrimiento de América*, Buenos Aires, 2.ª ed., 1945.

C) La cartografía

El mapa, instrumento privilegiado del arte náutico.
Dos hombres dominan : Armando Cortesão y Teixeira da Mota :

Cortesão (A.) y Teixeira da Mota (A.), *Portugaliae Monumenta cartographica* (en curso), fundamental [56].
[245] Cortesão (A.), *Cartografia e cartógrafos portugueses dos séculos XV e XVI*, Lisboa, 1935, 2 vols.
[246] Cortesão (A.), *The nautical chart of 1424 and the early discovery and cartografical representation of America*, Coimbra, 1954 (pertenece a la leyenda del predescubrimiento de América).
[247] Cortesão (A.), *Cartografia portuguesa antigua*, Lisboa, 1960.
[248] Crone (C.), *Maps and their makers*, Londres, 1953.
Reparaz (G. de), *Historia dels descobriments geografics* [155].
Reparaz (G. de), *Catalunya a les mars* [156].

8. *HISTORIA DEL PENSAMIENTO*

El arte náutico está ligado a los progresos de las ciencias, de las técnicas y de las necesidades. El capítulo particular del arte náutico desemboca en una historia más general del pensamiento.

[249] BETT (H.), *Nicolas de Cusa*, Londres, 1932.
[250] DUHEM (P.), *Le système du Monde. Histoire des doctrines cosmologiques de Platon à Copernic*, París, 2.ª ed., 1958-1959, 10 vols.
[251] DUHEM (P.), *La philosophie de Nicolas de Cues*, París, 1941.
[252] DUHEM (P.), *Études sur Léonard de Vinci*, París, 1906-1913, 2 vols.
[253] GANDILLAC (M. de), *Œuvres choisies de Nicolas de Cues*, París, 1942.
[254] GILSON (E.), *Études sur le rôle de la pensée médiévale dans la formation du système cartésien*, París, 1951.
[255] GILSON (E.), *La philosophie du Moyen Age*, París, 1944 y 1952.
[256] HOCEDEZ (E.), *Richard de Middleton*, Lovaina, 1925.
[257] KOYRÉ (A.), *Études galiléennes*, París, 1940.
[258] KOYRÉ (A.), *La révolution astronomique*, París, 1961.
[259] KOYRÉ (A.), *Du monde clos à l'univers infini*, París, 1962.
[260] KOYRÉ (A.), *Études d'histoire de la pensée scientifique*, París, 1966.
[261] KOYRÈ (A.), Études d'histoire de la pensée scientifique, París, 1966.
[262] LLINARES (A.), *Raymond Lulle, philosophe de l'action*, París, 1963.
[263] LLINARES (A.), *Le livre du Gentil et des trois sages*, París, 1966.
[264] MOULINIER (L.), *Nicolas de Cusa. De la docte ignorance*, París, 1930.
[265] VAN STEENBERGHE (E.), *Le cardinal Nicolas de Cues*, París, 1920.

9. *LA CRUZADA*

Más aún que los medios, lo que cuenta son los motivos. Entre ellos a nivel de psicología colectiva, la cruzada y, naturalmente, la obra maestra de Alphonse Dupront en acto y representación:

[266] ALPHANDÉRY (P.) y DUPRONT (A.), *La chrétienté et l'idée de croisade*, París, 1954-1959, 2 vols.
[267] ATIYA (A. S.), *The Crusade in the Latin Middle Ages*, Londres, 1938.
[268] BARRADAS DE CARVALHO (M.), L'idéologie religieuse dans la «Crónica dos feitos de Guiné» (*Bulletin des Études portugaises, Institut français au Portugal*, Lisboa, 1956).
[268 *bis*] BARRADAS DE CARVALHO (M.), L'idéologie religieuse dans la «Carta» de Vaz Carminha (*Bulletin des Études portugaises, Institut français au Portugal*, Lisboa, 1960).
[269] DUPRONT (A.), *Le mythe de croisade. Essai de sociologie religieuse*, París, Biblioteca de la Sorbona, 4000 págs. dactilografiadas, 1956.
[270] ERDMANN (C.), *A ideia de cruzada em Portugal*, Coimbra, 1940.
[271] GROUSSET (R.), *Histoire des Croisades et du royaume latin de Jérusalem*, París, 1934-1936, 3 vols.
[271 *bis*] GROUSSET (R.), *Histoire du Moyen Age. L'Orient latin* (en t. IX[1], *Histoire générale* de GLOTZ) e *Histoire du Moyen Age. L'Asie orientale* (en t. X, *ibid.*), París, 1941, 1945.
[272] JORGA (N.), *Philippe de Mézières et la croisade au XIVe siècle*, París, 1896.
[272 *bis*] JORGA (N.), *Notes et extraits pour servir à l'histoire des Crosaides au XVe siècle*, París, 1899-1902, 3 vols.

[273] WITTE (Ch. M. de), Les bulles pontificales et l'expansion portugaise du XVe siècle (*Revue d'Hist. eclésiastique*, Lovaina, 1953-1954).

10. *EL MARCO* *LA ECONOMÍA GENERAL DE LA EDAD MEDIA OCCIDENTAL*

Más que los medios, cuentan los motivos y, en primer lugar, la presión de la economía.

[274] BOUTRUCHE (R.), *La crise d'une société. Seigneurs et paysans du Bordelais pendant la guerre de Cent Ans*, París, 1.ª ed., 1947 ; 2.ª ed., 1963.
[275] CASTER (G.), *Le commerce du pastel et de l'épicerie à Toulouse de 1450 environ à 1561*, Toulouse, 1962.
[276] DION (R.), *Histoire de la vigne et du vin en France des origines au XIXe siècle*, París, 1959.
[277] DUBY (G.), *L'économie rurale et la vie des campagnes dans l'Occident médiéval*, París, 2 vols., 1962.
[278] FOURQUIN (G.), *Les campagnes de la région parisienne à la fin du Moyen Age*, París, 1964.
[279] PIRENNE (H.), *Histoire économique de l'Occident médiéval*, Bruselas, 1951. (Trad. Española, México).
[279 bis] PIRENNE (H.), *Mahomet et Charlemagne*, París y Bruselas, 1937.
[280] WOLFF (Ph.), *Commerces et marchands de Toulouse (vers 1350-1450)*, París, 1954.

11. *EL MARCO. LA ECONOMÍA MARÍTIMA*

Se trata de un sector privilegiado. Debe reservarse un lugar especial a la obra de Michel Mollat que ha contribuido a renovar estos estudios.

[281] BOISSONNADE (P.), La renaissance et l'essor de la vie commerciale en Poitou-Aunis et Saintonge du Xe au XVe (*Revue d'Histoire économique*, tomo XII, 1924).
[282] BALLESTEROS BERETTA (Antonio), *La marina cantábrica y Juan de la Cosa*, Santander, 1959.
[283] BARATIER (E.) y REYNAUD (F.), *Histoire du commerce de Marseille*, t. II, *1291-1480*, París, 1951.
[284] BOUTRUCHE (R.) y cols., *Histoire du commerce de Bordeaux de 1453 à 1715*, Burdeos, 1966.
[285] CARUS-WILSON (E. M.) y COLEMAN (O.), *England Export Trade, 1275-1537*, Oxford, 1963.
[286] CRAEYBECKX (Jan), *Un grand commerce d'importation ; les vins de France aux anciens Pays-Bas (XIIIe-XVIe siècles)*, París, 1958.
[287] DARDEL (E.), *La pêche harengère en France*, París, 1941.
[288] DOEHAERD (R.), *Les relations commerciales entre Gênes, la Belgique et l'Outremont d'après les archives notariales génoises aux XIIIe et XIVe siècles*, Bruselas 1941, 3 vols.
[289] DOEHAERD (R.), *Études anversoises. Documents sur le commerce international à Anvers, 1488-1514*, París, 1962-1963, 3 vols.
[290] DAENELL (E.), *Die Blütezeit der Deutschen Hanse*, Berlín, 1905, 2 vols.
[291] DOLLINGER (Ph.), *La Hanse (XIIe-XVIIe siècles)*, París, 1964.
[292] GORIS (J. A.), *Étude sur les colonies marchandes méridionales à Anvers de 1488 à 1567*, Lovaina, 1925.

[293] Heers (J.), *Gênes au XVe siècle. Activité économique et problèmes sociaux*, París, 1961.
[294] Heyd (W.), *Histoire du commerce du Levant au Moyen Âge*, Leipzig, 1885-1886, 2 vols.
[295] Kerling (N. J.), *Commercial relations of Holland and Zealand with England from the late 13rd Century to the close the Middle Ages*, Leiden, 1954.
[296] Kerremans (Ch.), *Les relations commerciales entre Gênes, la Belgique et l'Outremont d'après les archives notariales génoises, 1400-1440*, Bruselas, 1952.
[297] Mollat (M.), *Le commerce maritime normand à la fin du Moyen Âge*, París, 1952.
[298] Mollat (M.), Johansen (P.), Postan (M.), Sapori (A.), Verlinden (Ch.), L'économie européenne aux deux derniers siècles du Moyen Âge (*Xe Congresso Internazionale di Science storiche*, Roma, 1955, *Relazioni*, VI).
[299] Mollat (M.), *La comptabilité du port de Dieppe au XVe siècle*, París, 1951.
[300] Renouard (Y.) y cols., *Bordeaux sous les rois d'Angleterre*, Burdeos, 1965.
[301] Rau (Virginia), *A exploração e o comércio do sal de Setubal*, Lisboa, 1951.
[302] Touchard (H.), *Le commerce maritime breton à la fin du Moyen Âge*, París, 1967.
[303] Trocmé (E.) y Delafosse (M.), *Le commerce rochelais de la fin du XVe au début du XVIIe siècle*, París, 1952.
[304] Van der Wee (H.), *The growth of the Antwerp Market and the European Economy*, La Haya, Martinus Nijhoff, 1963, 3 vols.

12. *EL MARCO ECONÓMICO*
PRECIOS, COYUNTURAS, RUTAS, MOVIMIENTOS SECULARES

[305] Abel (W.), *Die Wüstungen des ausgehenden Mittelalters*, Jena, 1943.
[306] Avenel (G. d'), *Histoire économique de la proprieté, des salaires, des denrées et de tous les prix en général depuis l'an 1200 jusqu'en 1800*, París, 1894-1931, 8 vols.
[307] Beresford (W.), *The lost villages in England*, Londres, 1954.
[308] Beveridge (W.), *Prices and wages in England from the twelfth to the nineteenth century*, Londres, 1939.
[309] Bloch (M.), *Les caractères généraux de l'histoire rurale française*, Oslo, 1931 ; nueva ed., París, 1952-1956, 2 vols.
[310] Bloch (M.), *La société féodale*, París, 1939-1949, 2 vols.
[311] Bloch (M.), *Mélanges historiques*, París, 1963, 2 vols.
[312] Chaunu (H. y P.), *Séville et l'Atlantique. Partie statisque*, París, 1955-1957, 7 t. en 8 vols.
[313] Chaunu (P.), *Séville et l'Atlantique. Partie interprétative*, París, 1959-1960, 4 vols.
[314] Chaunu (P.), *Le Pacifique des Ibériques*, París, 1959-1966, 2 vols.
[315] Coornaert (Émile), *Un centre industriel d'autrefois. La draperie-sayetterie d'Hondschoote, XIVe-XVIIIe*, París, 1930.
[315 *bis*] Day (John), *Les douanes de Gênes*, París, 1965.
[316] Elsas (M. J.), *Umriss einer Geschichte der Preise und Löhne in Deutschland*, Leiden, 1936-1949, 3 vols.

[317] HAMILTON (Earl Jefferson), *Money, Prices and Wages in Valencia, Aragon and Navarra, 1351-1500* (Harvard Econ. St.), Cambridge (Mass.), 1934.
[318[Hamilton (E. I.), *American Treasure and Price Resolutión in Spain* 1501-16ú0 (Harvord Econ. Shidies, 43, Cambridgl (Mass.), 1934.
[319] LOMBARD (M.), Caffa et la fin de la route mongole (*Annales, E.S.C.*, 1950, enero-marzo, págs. 100-103).
[320] LOPEZ (R. S.), European Merchants in the Medieval Indies. The Evidence of commercial Documents (*Journal of Economic History*, 1943, págs. 164-184).
[321] LYBYER (A. M.), The influence of the rise of the Ottoman Turks upon the routes of Oriental Trade (*English Historical Review*, 1915).
322] MALOWIST (M.), *Kaffa-kolonia genuenska na Krymie i problem wschodini w latach 1453-1475*, Varsovia, 1947 *(Caffa, colonia genovesa en Crimea y la cuestión de Oriente, 1453-1475)*.
[323] PARENTI (G.), *Prime ricerche sulla revoluzione dei prezi in Firenze*, Florencia, 1939.
[324] PRIBRAM (A. F.), *Materialen zur Geschichte der Preisen und Löhne in Österreich*, Viena, 1938.
[325] ROSTOVZEFF (M.), *Social and economic history of the Roman Empire*, Oxford, 1926.
[326] SIMIAND (F.), *Recherches anciennes et nouvelles sur le mouvement général des prix*, París (multigrafiado), 1932.
[327] SPOONER (F. C.), *L'économie mondiale et les frappes monétaires en France (1494-1680)*, París, 1956.
[328] VERLINDEN (Ch.), CRAEYBECKX (Jan) y cols., *Dokumenten voor der Geschidenis van Prijzen en Lonen in Vlaanderen en Brabant (XVe-XVIIIe eeuw)*, Brujas, 1959-1965, 2 vols.
[329] *Villages désertés et histoire économique*, París, 1965.

13. *EL MARCO*
POBLACIÓN. DEMOGRAFÍA HISTÓRICA. LA PESTE

En primer lugar, el número de hombres y su salud.

[330] BARATIER (E.), *La démographie provençale du XIIIe au XVIe*, París, 1961.
[331] BELOCH (K. J.), *Bevolkerungs Geschichte Italiens*, Berlín, 1937-1965, 3 vols.
[332] BENNASSAR (B.), *Recherches sur les grandes épidémies dans le nord de l'Espagne à la fin du XVIe siècle. Problèmes de documentation et de méthode*, París, Biblioteca de la Sorbona (dactilografiado), 1967.
[333] BIRABEN (J. N.), Les conceptions médico-épidémiologiques actuelles de la peste (*Le Concours médical*, 26 de enero de 1963, págs. 619-625).
[334] BIRABEN (J. N.), La peste dans l'Europe occidentale et le bassin méditerranéen : principales épidémies, conceptions médicales, moyens de lutte (*Le Concours médical*, 2 de febrero de 1963, págs. 781-790).
[335] CARPENTIER (E.), *Une ville devant la peste, Orvieto et la peste noire*, París, 1962.
[336] CARPENTIER (E.), La peste noire : famines et épidémies au XIVe siècle (*Annales, E.S.C.*, 1962, múm. 6, págs. 1062-1092).
[337] CARPENTIER (E.) y GLENISSON (J.), La démographie française au XIVe siècle (*Annales, E.S.C.*, 1962, núm. 1, págs. 109-129).

[338] Cipolla (C.), Dhondt (J.), Postan (M.), Wolff (Ph.), Anthropologie et démographie (*IXe Congrès int. des Sc. hist.*, París, 1950, t. I, *Rapports*, págs. 55-80).
[339] Coulton (G. C.), *The Black Death*, Nueva York, 1930.
[340] Fourquin (G.), La population de la région parisienne aux environs de 1328 (*Le Moyen Age*, 1956, págs. 63-91).
[341] Gasquet (F. A.), *The Black Death of 1348-1349*, Londres, 1908.
[342] Iglesies (J.), *La població de Catalunya durant els segles XIV i XV* (VI) Congreso de Historia de la Corona de Aragón, Cagliari, Algbero, 1957).
[343] Larenaudie (M.-J.), Les famines en Languedoc aux xivr et xvr siècles [*Annales du Midi*, 1952, págs. 27-39).
[344] López de Meneses (A.), Documentos acerca de la peste negra en los dominios de la Corona de Aragón (*Estudios de Edad Media de la Corona de Aragón*, Zaragoza, 1956, págs. 291-337).
[345] López de Meneses (A.), Una consecuencia de la peste negra en Cataluña : el progrom de 1348 (*Sefarad*, 1959, págs. 92-131, 321-364).
[346] Lot (F.), L'état des paroisses et des feux de 1328 (*Bibliothèque de l'École des Chartes*, 1929, págs. 3-21).
[347] Mercado (L. de), *El libro de la peste* (presentado por el Dr. Nicasio Mariscal), Madrid, 1921.
[348] Mols (R.), *Introduction à la démographie historique des villes d'Europe du XIVe au XVIIIe siècle*, Lovaina, 1954-1956, 3 vols.
[349] Nadal (J.) y Giralt (E.), *La population catalane de 1553 à 1717*, París, 1960.
[350] Okasaki (A.), *Histoire du Japon. Économie et Population*, París, 1958.
[351] Perroy (Ed.), A l'origine d'une économie contractée : les crises du xive siècle (*Annales, E.S.C.*, 1949, págs. 167-182).
[352] Ping Ti Ho, *Studies on the Population of China, 1368-1953*, Cambridge (Mass.), Harvard University, 1959.
[353] Pollitzer (R.), La peste (*Organisation Mondiale de la Santé*, Ginebra, 1954).
]354] Reinhard (M.) et Armengaud (A.) *Histoire générale de la population*, París, 2. ed., 1961 ; 3.ª ed., 1968. (Trad. esp., Barcelona, 1966).
[355] Renouard (Y.), Conséquences et intérêt démographiques de la peste noire de 1348 (*Population*, 1948, págs. 459-466).
[356] Rougaud (J.), *La peste à Toulouse des origines au XVIIIe*, Toulouse, 1919.
[357] Russell (J. C.), *British medieval population*, Albuquerque, 1948.
[358] Sauvy (A.), *Théorie générale de la population*, París, 1952-1954.
[359] Sticker (G.), *Die Pest* (*Abhandlungen aus der Seuchengeschichte und Seuchenlehre*, I), Giessen, 1908-1912.
[360] Verlinden (Ch.), La grande peste de 1348 en Espagne (*R.B.P.H.*, 1938, págs. 103-146).
[361] Wolff (Ph.), *Les estimes toulousaines des XIVe et XVe siècles*, Toulouse, 1956.

14. *EL MARCO. CLIMAS CRISIS DEL SIGLO XIV LA «EVALUACIÓN GLOBAL EN HISTORIA»*

Sector dominado por los trabajos de Fernand Braudel y de Emmanuel Le Roy Ladurie.

[362] Arakawa (H.), Recueil d'articles intitulé *Selected papers on climatic change*, Meteorological Research Instituye, Tokyo, s. f.

[363] BRAUDEL (F.), *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, París, 1949. (Trad. esp., México, 1953, 2 vols.)
[364] BRAUDEL (F.), *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, París, 2.ª ed., refundida, 2 vols., 1967.
[365] BRAUDEL (F.), *Civilisation matérielle et capitalisme (XVᵉ-XVIIIᵉ siècles)*, París, 1967.
[366] BRAUDEL (F.) y SPOONER (F. C.), Prices in Europe from 1450 to 1750 (*Cambridge Ec. History*, t. IV, 1967, págs. 378-485).
[367] BROOKS (C. E. P.), *Climates through the ages*, Londres, 1949-1950.
[368] *Changes of Climates. Proceedings of the Rome Symposium* (UNESCO), París, 1963.
[369] CHAUNU (P.), A partir du Languedoc. De la peste noire à Malthus. Cinq siècles d'histoire sérielle (*R.H.*, 1967, t. CCXXXVII, fasc. 2, págs. 359-380).
[370] CHAUNU (P.), Le climat et l'histoire. A propos d'un livre récent (*R.H.*, 1967, t. CCXXXVIII, fasc. 2, págs. 365-376).
[371] CHAUNU (P.), L'histoire géographique (*Revue de l'Enseignement supérieur*, 1968).
[372] CHAUNU (P.), La pesée globale en histoire (*Cahiers Vilfredo Pareto*, Ginebra, t. XV, 1968, págs. 135-164).
[373] COUTURIER (M.), Vers une nouvelle méthodologie mécanographique (*Annales, E.S.C.*, 1966, págs. 769-778).
[374] COUTURIER (M.), *Le langage Forcod*, E.P.H.E., junio 1967, multigrafiado.
[375] DEMOUGEOT (E.), Variations climatiques et invasions (*R.H.*, 1965, t. CCXXXIII, fasc. 1, págs. 1-22).
[376] HUNTINGTON (E.), *The pulse of Asia*, Boston, 1907.
[377] HUNTINGTON (E.), *Civilization and Climate*, New Haven, 1.ª ed., 1915; 2.ª ed., 1927.
[378] LE DANOIS (E.), *Le rythme des climats dans l'histoire de la Terre et de l'humanité*, París, 1950.
[379] LE ROY LADURIE (E.), *Les paysans de Languedoc*, París, 1966, 2 vols.
[380] LE ROY LADURIE (E.), *Histoire du climat depuis l'an mil*, París, 1967.
[381] LE ROY LADURIE (E.), *Fluctuations météorologiques et bans de vendange*, Féd. hist. du Languedoc méditerranéen et du Roussillon, 1956-1957.
[382] LE ROY LADURIE (E.), Histoire et climat (*Annales, E.S.C.*, 1959, páginas 3-31).
[383] LE ROY LADURIE (E.), Climats et récoltes (*Annales, E.S.C.*, 1960, páginas 434-465).
[384] LE ROY LADURIE (E.), Aspects historiques de la nouvelle climatologie (*R.H.*, 1961, t. CCXXV, fasc. I, págs. 1-20).
[385] LE ROY LADURIE (E.), La conférence d'Aspen (*Annales, E.S.C.*, 1963, págs. 764-766).
[386] LE ROY LADURIE (E.) y BARRY (J.-P.), Histoire agricole et phytogéographie (*Annales, E.S.C.*, 1962, núm. 3, págs. 434-447).
[387] OLAGÜE (I.), *La decadencia española*, Madrid, 1950-1951, 4 vols.
[388] NORLUND (P.), Buried Norsemen at Herfoljness (*Meddelelser om Gronland*, 1924, vol. 67, p. 228-259).
[389] NORLUND (P.), *Viking settlers in Greenland*, Londres, 1936.
[390] PEDELABORDE (P.), *Introduction à l'étude scientifique du climat*, París, C.N.R.S., 1954.
[391] PEDELABORDE (P.), *Le climat du Bassin parisien*, París, 1957, 2 vols.
[392] SCHOVE (J. D.), Hail in History (*Weather*, 1951, págs. 17-21).

[393] SLICHER VAN BATH, Yield ratios, 810-1820 (*Afdeling Agrarische Geschidenis Landbouwhogeschool*, Wageningen, 1963, núm. 10).
[394] SLICHER VAN BATH, Les problèmes fondamentaux de la société préindustrielle en Europe occidentale. Une orientation de programme (*A.A.G.*, Wageningen, 1965, núm. 12).
[395] TITOW (J.), Evidence of the weather in the account rolls of the bishoperie of Winchester, 1204-1350 (*The Economic History Review*, 2.ª serie, XII, 1966, págs. 360-407).
[396] UTTERSTROM (G.), Climatic fluctuations and population problem in early modern history (*The Scandinavian Economic History Review*, 1955, t. III, págs. 3-47).
[397] WAGNER (A.), *Klimaänderungen und Klimaschwankungen*, Braunschweig, 1940.

15. *EL MARCO ECONÓMICO ORIGEN Y TÉCNICAS DEL CAPITALISMO*

Un grave problema estudiado con pasión desde 1880. Partiremos de los trabajos esenciales de Y. Renouard, R. de Roover, A. E. Sayous, R. S. Lopez, H. Lapeyre y Federigo Melis. Empezaremos por el ensayo de Yves Renouard:

[398] RENOUARD (Y.), *Les hommes d'affaires italiens au Moyen Age*, París, 1949.
[399] RENOUARD (Y.), *Les relations des papes d'Avignon et des compagnies commerciales et bancaires de 1316 à 1378*, París, 1942.
[399 *bis*] RENOUARD (Y.), *Recherches sur les compagnies commerciales et bancaires utilisées par les papes d'Avignon avant le Grand Schisme*, París, 1942.
[400] LAPEYRE (H.), *Une famille de marchands, les Ruiz*, París, 1955.
[401] LOPEZ (R. S.), *Studi sull'economia genovese nel Medioevo*, Turín, 1936.
[402] LUZZATO (G.), *Storia del commercio*, t. I, Florencia, 1919.
[403] LUZZATO (G.), *Storia economica di Venezia dall XI al XVI secolo*, Venecia, 1961.
[404] MELIS (F.), Aspetti della vita economica medievale (*Studi nell'Archivio Datini di Prato*, Florencia, 1962).
[405] MOLLAT (M.), *Les affaires de Jacques Cœur. Journal du procureur Dauvet*, París, 1952-1953, 2 vols.
[406] ROOVER (R. de), Aux origines d'une technique intellectuelle. La formation et l'expansion de la comptabilité à partie double (*Annales Hist. écon. et soc.*, 1937, págs. 171-193, 269-298).
[407] ROOVER (R. de), *Money, Banking and Credit in Mediaeval Bruges, Italian Merchant-Bankers Lombards and Money-Changers. A study in the Origins of Banking*, Cambridge (Mass.), 1948.
[408] ROOVER (R. de), *Gresham on foreign exchange, an essay early mercantilism*, Cambridge (Mass.), 1949.
[409] ROOVER (R. de), *L'évolution de la lettre de change*, París, 1953.
[410] ROOVER (R. de), *The rise and decline of Medici Bank*, Cambridge (Mass.), 1963.
[411] ROOVER (Florence Edler de), Early examples of marine insurance (*The Journal of Economic History*, t. V, 1945).
[412] SAPORI (A.), *Mercatores*, Milán, 1942.
[413] SAPORI (A.), *Studi di Storia economica medievale*, Florencia, 1946-1947, 2 vols.

[413 *bis*] SCHNAPPER (B.), *Les rentes au XVIe siècle*, París, 1957.
[414] SAYOUS (A. E.), Banque de dépôt à Barcelone (1300-1700) (*Annales H.E.S.*, 1933, págs. 498-499).
[415] SAYOUS (A. E.), Les méthodes commerciales de Barcelone au XIIIe siècle (*Estudis Universitaris Catalans*, 1931, págs. 155-198).
[416] SAYOUS (A. E.), Les méthodes commerciales de Barcelone au XIIIe siècle (*ibid.*, 1932, págs. 155-187).
[417] SAYOUS (A. E.), Les méthodes commerciales de Barcelone au XIVe siècle (*ibid*, 1933, págs. 204-235).
[418] SAYOUS (A. E.), La technique des affaires (*Annales H.E.S.*, 1934, páginas 133-137).
[419] SAYOUS (A. E.), L'activité des banquiers italiens en Italie et aux foires de Champagne (*R.H.*, 1932, t. CLXX, fasc. I, págs. 1-31).
[420] SAYOUS (A. E.), Siena, 1212-1229 (*Annales H.E.S.*, 1931, págs. 189-206).
[421] SAYOUS (A. E.), Les opérations des capitalistes etc ommerçants marseillais. Étienne de Mandeville entre 1200 et 1230 (*R. des Q. historiques*, 1930, págs. 5-29).
[422] SAYOUS (A. E.), Les transformations des méthodes commerciales dans l'Italie médiévale (*Annales H.E.S.*, 1929, págs. 166-176).
[423] SAYOUS (A. E.), L'activité de deux capitalistes commerçants marseillais vers le milieu du XIIIe siècle (*Revue d'Hist. écon. et soc.*, 1929).
[424] SAYOUS (E. E.), Les changes de l'Espagne sur l'Amérique au XVIe siècle (*Revue d'Économie politique*, nov.-dic. 1927).
[425] SAYOUS (A. E.), Le commerce de Marseille avec la Syrie au milieu du XIIIe siècle (*R.E. historiques*, 1929, núm. 4).
[426] SAYOUS (A. E.), Le commerce terrestre de Marseille au XIIe siècle (*R.H.*, 1930, t. CLVIII, fasc. 1, págs. 27-50).
[427] SAYOUS (A. E.), Observations d'écrivains du XVIe sur les changes (*Rev. économique internationale*, nov. 1928).
[428] SAYOUS (A. E.), Les mandats de saint Louis sur son trésor et le mouvement international des capitaux pendant la septième croisade (*R.H.*, 1931, t. CLXVII, fasc. 2, págs. 254-304).
[429] SAYOUS (A. E.), L'origine de la lettre de change (*Rev. hist. du Droit français et étranger*, 1933, págs. 66-112).
[430] SAYOUS (A. E.), Les procédés de paiement et la monnaie dans l'Amérique espagnole au XVIe siècle (*Revue économique internationale*, nov. 1927).
[431] SCHAUBE (A.), *Handelgeschichte der romanischen Völker des Mittelmeersgabiete bis zum Ende der Kreuzzüge*, Munich, 1906.
[432] SCHAUBE (A.), *Storia del commercio dei popoli latini del Mediterraneo sino alla fini delle Crociate*, trad. ital., Turín, 1915.
[433] SCHULTE (A.), *Geschichte des mittelalterlischen Handels und Verkehes zwischen Westdeutschland und Italien mit Auschluss von Venedig*, Leipzig, 1900, 2 vols.
[433 *bis*] SCHULTE (A.), *Geschichte der grossen Ravensburger Handelsgesellschaft, 1380-1530*, Stuttgart y Berlín, 1923, 3 vols.
[434] SIEVEKING (H.), *Genuser Finanzwesen mit besonderer Berucksichtigung der Casa di San Giorgio*, Friburgo, 1898.
[435] USHER (A. P.), *The Early History of Deposit Banking in Mediterranean Europe* (Harvard Econ. Studies, vol. LXXV), Cambr. (Mass.), 1943.
[436] WATSON (A. H.), Back to Gold-and-Silver (*The Economic History Review*, vol. XX, 1967, págs. 1-34).

16. *LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EL MAGREB*

Después de la problemática por temas, el espacio-problema, o sea la región. Empezaremos por la península Ibérica y el Magreb.

[437] Ballesteros Beretta (A.), *Alfonso X el Sabio*, Barcelona y Madrid, 1963.

[438] Brunschvig (R.), *La Berbérie orientale sous les Hafsides*, París, 1940-1947, 2 vols.

[439] Capmany y de Montpalau (A. de), *Memorias históricas sobre la marina y comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona*, Madrid, 1779-1792, 4 vols.

[440] Castro (A.), *España en su historia. Cristianos, Moros y Judíos*, Buenos Aires, 1948.

[441] Castro (A.), *Réalité de l'Espagne*, París (trad. fr.), 1963.

[442] Chaunu (P.), Les Espagnes périphériques dans le Monde moderne (*Revue d'Histoire écon. et soc.*, 1963, págs. 145-182).

[443] Chaunu (P.), Civilisation ibérique et aptitude à la croissance (*Tiers Monde*, t. VIII, 1967, núm. 4, págs. 1093-1110).

[444] Chaunu (P.), Les routes espagnoles de l'Atlantique (*Anuario de Estudios Americanos*, t. XXIV, 1967).

[445] Dufourcq (Ch.-E.), *L'Espagne catalane et le Maghreb aux XIIIe et XIVe siècles*, París, 1966.

[446] Gaibrois de Ballesteros (M.), *Historia del reinado de D. Sancho IV*, Madrid, 1922-1928, 3 vols.

[447] García de Cortazar (J. A.), *Vizcaya en el siglo XV. Aspectos económicos y sociales*, Bilbao, 1966.

[448] Guiard Larrauri (T.), *Historia del consulado y casa de la contratación de Bilbao y del comercio de la villa*, Bilbao, 1903-1911, 2 vols.

[449] Klaveren (J. Van), *Europaische Wirschaftsgeschichte Spaniens im XVI und XVII Jahrhundert*, Stuttgart, 1960.

[450] Klein (J.), *The Mesta. A study in Spanish Economic History, 1273-1836*, Cambridge (Mass.), 1920. (Trad. esp., Madrid, 1936).

[451] Konetzke (R.), *Das Spanische Weltreich, Grundlagen und Entstehung*, Munich, 1942.

[452] Konetzke (R.), *El imperio español*, trad. esp., Madrid, 1946.

[453] Lévi-Provençal (E.), *Histoire de l'Espagne musulmane*, París, 1950-1953, 3 vol.

[454] Lévi-Provençal (E.), *Islam d'Occident*, París, 1948.

[455] Lévi-Provençal (E.), *La civilisation arabe en Espagne*, París, 1948.

[456] Maravall (J. A.), *El concepto de España en la Edad Media*, Madrid, 1954.

[457] Marçais (G.), *La Berbérie musulmane de l'Orient au Moyen Age*, París, 1946.

[458] Mas-Latrie (L. de), *Relations et commerce de l'Afrique septentrionale avec les nations chrétiennes au Moyen Age*, París, 1886.

[459] Nowell (Ch. E.), *Histoire de Portugal*, París, trad. fr., 1953.

[460] Pons (A.), *Los judíos del reino de Mallorca durante los siglos XIV-XV* (*Hispania*, 1956, núm. 2, págs. 163-255 ; 1956, núm. 3, págs. 335-426 ; 1956, núm. 4), Madrid, C.S.I.C., 1956.

[461] Sánchez Albornoz (C.), *España, un enigma histórico*, Buenos Aires, 1956, 2 vols.

[462] Sánchez Albornoz (C.), *Despoblación y Repoblación del valle del Duero*, Buenos Aires, 1966.

[463] SÁNCHEZ FERNÁNDEZ (L.), *Comercio y Navegación en el Golfo de Vizcaya*, Madrid, 1959.
[464] TERRASSE (H.), *L'Islam d'Espagne. Une recontre de l'Occident et de l'Orient*, París, 1958.
[465] VERLINDEN (Ch.), *L'esclavage dans l'Europe médiévale*, t. I: *Péninsule ibérique, France*, Brujas, 1955.
[466] VILAR (P.), *La Catalogne dans l'Espagne moderne*, París, 1962, 3 vols.

17. *LOS ANTIGUOS MUNDOS LEJANOS: EL ASIA DE LAS ESTEPAS, EXTREMO ORIENTE, INDIA Y CHINA, EL OCÉANO ÍNDICO, ÁFRICA*

Existe sobre todo ello un complejo conjunto de problemas en los que se mezclan el ensueño y la realidad.

[467] AHRWEILER (H.), *Byzance et la mer*, París, 1966.
[468] BOURDON (L.), *La compagnie de Jésus et le Japon. La fondation de la mission japonaise par François Xavier et les premiers résultats de la prédication chrétienne*, París, Biblioteca de la Sorbona (dactilografiado), 1949.
[469] BOURDON (L.), *Alexandre Valignano visiteur*, París, Biblioteca de la Sorbona (dactilografiado), 1949.
[470] BOUSQUET (G.-M.), *Introduction à l'étude de l'Islam indonésien*, París, 1938 (suplemento en la *Revue d'Études islamiques*, cuadernos II y IV).
[471] CHAUNU (P.), Les débuts de la Compagnie de Jésus au Japon (*Annales, E.S.C.*, 1950, págs. 198-212).
[472] CHAUNU (P.), Le galion de Manille (*Annales, E.S.C.*, 1951, págs. 447-462).
[473] CHAUNU (P.), Manille et Macao (*Annales, E.S.C.*, 1962, núm. 3, págs. 555-580, mapa).
[474] CHAUNU (P.), Pour une histoire économique de l'Insulinde au XVI[e] siècle (*Annales, E.S.C.*, 1964, núm. 2, págs. 317-321).
[475] COEDES (G.), *Les États hindouisés d'Indochine et d'Indonésie*, París, 1948.
[476] *Colección general de documentos relativos a las Islas Filipinas en el Archivo de Indias (1493-1529)*, Barcelona, 1918-1923, 5 vols. (t. I y II).
[477] CORDIER (H.), *Bibliotheca sinica*, París, 1895-1908, 4 vols.
[478] CORDIER (H.), *Bibliotheca japonica*, París, 1913.
[479] CORDIER (H.), *Bibliotheca indonesinica*, París, 1912-1932, 5 vols.
[480] CORDIER (H.), *Histoire générale de la Chine et de ses relations avec les puissances étrangères depuis les temps anciens*, París, 1920-1921, 2 vols.
[481] CORDIER (H.), L'arrivée des Portugais en Chine, *T'oung Pao*, Leiden, 1911 (vol. XII).
[482] CORDIER (H.), *Mélanges d'histoire et de géographie orientales*, París, 1913-1924, 4 vols.
[483] DENUCÉ (J.), *Magellan. La question des Moluques et la première circumnavigation du globe*, Bruselas, 1911.
[484] DERMIGNY (L.), *La Chine et l'Occident*, París, 1964, 4 vols.
[485] FERRAND (G.), *Bibliothèque des géographes arabes*, París, 1928, 7 vols.
[486] FERRAND (G.), *Voyage du marchand arabe Sulayman*, París, 1922.
GROUSSET (R.), *Histoire des Croisades*, París, 1934-1936, 3 vols. [271].
[487] GROUSSET (R.), *L'empire des steppes*, París, 1929; 4.ª ed., 1952.
[488] GASPARDONE (E.), Histoire de l'Extrême-Orient, Bulletin historique (*R.H.*, 1949, t. CCIII, fasc. 2, págs. 238-268; 1950, t. CCIV, fasc. 1, págs. 70-89; t. CCIV, fasc. 2, págs. 234-272).

[489] GOUROU (P.), *La Terre et l'homme en Extreme-Orient*, París, 1940.
[490] GOUROU (P.), *Les pays tropicaux*, París, 1946, reed.
[491] GOUROU (P.), *Les paysans du Delta tonkinois*, París, 1936.
[492] KAMMERER (A.), *La découverte de la Chine par les Portugais au XVIe et la cartographie des portulans*, Leiden, 1944 (supl. : *T'oung Pao*).
[493 y 494] KAMMERER (A.), *La mer Rouge, l'Abyssinie et l'Arabie aux XVIe et XVIIe siècles et la cartographie des portulans*, El Cairo, 1935-1949, 4 vols.
[495] MANTRAN (R.), *Istanbul dans la seconde moitié du XVIIe siècle. Essai d'histoire institutionnelle, économique et sociale*, París, 1962.
[496] MORGA (de), *Sucesos de las islas Filipinas*, ed. W. E. RETANA, Madrid 1909.
MAUNY (R.), *Tableau géographique de l'Ouest africain au Moyen Age...* [149].
[497] NAINAR (S. M. H.), *Arab geografical knowledge of Southern India*, Madrás, 1942.
[498] NEEDHAM (J.), *Science and civilization in China*, Cambridge, 4 t., 5 vols., 1954-1965.
[499] PELLIOT (P.), *Les grands voyages maritimes chinois au début du XVe siècle* (PING TI HO) [352].
[500] PIRES (T.), *The Suma Oriental 1512-1515*, ed. A. CORTESÃO, Londres, 2 vols., 1944.
[501] RANDLES (W. G. E.), Matériaux pour une histoire du Sud-Est africain jusqu'au XVIIIe siècle (*Annales, E.S.C.*, 1963, págs. 956-980).
[502] MEILINK ROELOFSZ (M. A. P.), *Asian Trade and European Influence in the Indonesian Archipelago between 1500 and about 1630*, La Haya, 1962.
[503] MURDOCH (J. y Y.), *History of Japan*, Yokohama, 2.ª ed., 1925, t. I.
[503 *bis*] RANDLES (W. G. L.), Matériaux pour une histoire du Sud-Est africain jusqu'au XVIIIe siècle (*Annales, E.S.C.*, 1963, págs. 956-980).
[504] ROBEQUAIN (Ch.), *Le Than Hoa*, París, Bruselas, 1929, 2 vols. in-4.º.
[505] ROBEQUAIN (Ch.), *Le monde malais*, París, 1946.
[506] SAUVAGET (J.), *Introduction à l'histoire de l'Orient musulman*, París, 1943.
[507] SAUVAGET (J.), *Relations de la Chine et de l'Inde (Voyage de Sulayman)*, París, 1948.
[508] SCHURHAMMER (G.) (S. J.), *Franz Xavier, sein Leben und Zeit*, Roma, tomo I, 1955.
[509] T'IEN TSE CHANG, *Sino-portuguese Trade from 1514 to 1644*, Leiden, 1933.
[510] TOUSSAINT (A.), *Histoire de l'océan Indien*, París, 1961.
[511] YULE (H.), *Cathay and the way thither*, Londres, 1866.
[512] YULE (H.), nueva edición con estudio preliminar de Henri CORDIER, Londres, 1913-1916, 4 vols.
YULE (H.), editor de *Marco Polo*, Londres, 1875 [10].

18. *AMÉRICA*

Colón, Las Antillas, Las Indias.

BALLESTEROS BERETTA (A.), *Cristóbal Colón y el descubrimiento de América* [111], [112].
BALLESTEROS BERETTA (A.), *El Génesis del descubrimiento. Los Portugueses* de J. CORTESÃO [110].
[513] BATAILLON (M.), *Études sur Bartolomé de Las Casas*, París, 1965 (capital).

[514] BAUCHAT (H.), *Manuel d'archéologie américaine*, París, 1914.
[515] BAUDIN (L.), *L'empire socialiste des Inkas*, París, 1928.
[516] BAUDIN (L.), *La vie quotidienne au temps des derniers Inkas*, París, 1957. (Trad. esp., Buenos Aires).
[517] BAUDIN (L.), *Les Incas*, París, 1964.
[518] BEAUJOUAN (G.), Fernand Colomb et l'Europe intellectuelle de son temps (*Journal des Savants*, oct.-dic. 1960, págs. 145-169) (importante).
[519] BEAUJOUAN (G.), Séville et l'Atlantique (*Journal des Savants*, abril-junio 1960, págs. 85-91).
[520] BORAH (W.), *Early colonial Trade and Navigation between Mexico and Peru*, Berkeley, 1954.
[521] BORAH (W.) y COOK (S. F.), *The population of Central Mexico in 1548, An analysis of the Suma de visitas de pueblos*, Berkeley, 1960.
[522] BORAH (W.) y COOK (S. F.), *The Indian Population of Central Mexico, 1531-1610*, Berkeley, 1960.
[523] BOSH-GIMPERA (P.), L'Amérique : Paléolithique et Mésolithique y L'Amérique : Néolithique et Précolombien, en « Destins du Monde ». *L'Homme avant l'ecriture*, Paris, 1959.
[524] CANALS FRAU (S.), *Préhistoire de l'Amérique*, París, 1953.
[525] CARBIA (R. D.), La historia del descubrimiento y los fraudes del P. Las Casas (*Nosotros*, 1931, págs. 139-152).
[526] CARBIA (R. D.), *Historia de la leyenda negra hispano-americana*, Madrid, 1944.
[527] CARRO (V. D.), *La teología y los teólogos españoles ante la conquista de América*, Madrid, 1944 (ed. refundida en 1954).
[528] CHAUNU (P.), *L'Amérique et les Amériques*, París, 1964.
[529] CHAUNU (P.), L'Amérique latine. Les grandes lignes de la production 1935-1949 (*R.H.*, 1950, t. CCIV, fasc. 1, págs. 77-105).
[530] CHAUNU (P.), Pour une histoire économique de l'Amérique espagnole coloniale (*R.H.*, 1956, t. CCXVI, fasc. 2, págs. 209-218).
[531] CHAUNU (P.), L'Amérique latine. Les grandes lignes de la production 1950-1962 (*R.H.*, 1964, t. CCXXXI, fasc. 1, págs. 153-186).
[532] CHAUNU (P.), Notes péruviennes. Aristote et le Potosi (*R.H.*, 1960, t. CCXXIV, fasc. 1, págs. 59-74).
[533] CHAUNU (P.), Une histoire hispano-américaniste pilote. En marge de l'œuvre de l'école de Berkeley (*R.H.*, 1960, t. CCXXIV, fasc. 2, págs. 339-368).
[534] CHAUNU (P.), La population de l'Amérique indienne. Nouvelles recherches (*R.H.*, 1964, t. CCXXXII, fasc. 1, págs. 111-118).
[535] CHAUNU (P.), Christophe Colomb (*Annales, E.S.C.*, 1950, núm. 1, páginas 92-99).
[536] CHAUNU (P.), Christophe Colomb en proie aux historiens (*Annales, E.S.C.*, 1963, núm. 5, págs. 981-994).
[537] CHAUNU (P.), Las Casas et la première crise structurelle de la colonisation espagnole (1515-1520) (*R.H.*, 1963, t. CCXXIV, fasc. 1, pags. 59-102).
[538] CHAUNU (P.), Autour de Quetzalcoalt (*Annales, E.S.C.*, 1965, núm. 4, págs. 758-760).
[539] CIORANESCU (Alejandro), *Colón y Canarias*, La Laguna, Tenerife, 1954.
[540] CIORANESCU (A.) *Primera biografía de Cristóbal Colón. Fernando Colón y Bartolomé de Las Casas*, Tenerife, 1960.
CIORANESCU (A.), ed. *Œuvres de Colomb*, Paris, 1961 [91].
[541] COLOMB (C.), *Christoforo Colomb. Documenti e prove della sua appartenenza a Genova*, Bérgamo, 1931.

[542] Colomb (C.), *Christopher Columbus. Documents and Proofs of his genovese origin*, Génova, 1932.
Colón (F.), *Historia del Sr. Don Fernando Colombo...*, Venecia, 1571 [87]. — Nos referiremos a partir de ahora a la edición de Benjamin Keen :
Colón (F.), 1488-1539. *The life of the Admiral Christopher Columbus by his son, Ferdinand*, translated and annotated by B. Keen, New Brunswick, New Jersey, 1959 [88].
[543] *Congreso Internacional de Americanistas* (XXXVI), Sevilla, 1966-1967, 4 vols.
[544] Cook (S. F.), *Soil erosion and population in the Central Mexico*, Berkeley, Ibero-americana, núm. 34, 1949.
[545] Cook (S. F.), *The historical demography and ecology of the Teotlalpán*, Berkeley, Ibero-americana, núm. 31, 1948.
[546] Cook (S. F.), The rate of population change in Central Mexico, 1550-1570 (*H.A.H.R.*, XXXVII, 1957, págs. 463-470).
[547] Cook (S. F.) y Simpson (L. B.), *The population of Central Mexico in the XVIth century*, Berkeley, Ibero-americana, núm. 31, 1948.
[548] Dobyns (H. F.), *Estimating Aboriginal American Population*, Cornell Un., Ithaca, oct. 1964 (multigrafiado) (importante).
[549] *Estudios Lascasianos*, Sevilla, E.E.H.A., 1966.
[550] Fabie (A. M.), *Vida y escritos de Fray Bartolomé de las Casas*, Madrid, 1879, 2 vols.
[551] Frazer (G.), *Le rameau d'or. Études sur la magie et la religion*, París, 1903-1911, 3 vols.
[552] Friede (J.), Algunas observaciones sobre la realidad de la emigración a América en la primera mitad del siglo xvi (*Revista de Indias*, 1952, págs. 467-491).
[553] Gallina (A. M.), Un «intermédiairie» per la cultura italiana e spagnola nel secolo xvi, Alfaro de Ulloa (*Quaderni Ibero-Americani*, núm. 17, 1955, págs. 4-12 ; núms 19-20, 1956, págs. 194-209).
[554] Gerhard (E.), *Columbus*, Bremen, 1956.
[555] Giménez Fernández (M.), *Las Bulas Alejandrinas de 1493 referentes a las Indias*, Sevilla, E.E.H.A., 1944.
[555 *bis*] Giménez Fernández (M.), *Algo más sobre las Bulas Alejandrinas*, Sevilla, E.E.H.A., 1946.
[555 *ter*] Giménez Fernández (M.), *Todavía más sobre las Letras Alejandrinas de 1493 referentes a las Indias*, Sevilla, E.E.H.A., 1955.
[556] Giménez Fernández (M.), *Los restos de Colón*, Sevilla, E.E.H.A., 1952.
[557] Giménez Fernández (M.), *Dos ensayos polémicos sobre los restos de Cristóbal Colón*, Sevilla, E.E.H.A., 1953.
[558] Giménez Fernández (M.), *América, isla de Canaria por ganar*, Sevilla, E.E.H.A., 1955.
[559] Giménez Fernández (M.), *Bartolomé de Las Casas. El plan Las Casas. Cisneros*, Sevilla, E.E.H.A., 1953.
[560] Giménez Fernández (M.), *Bartolomé de Las Casas, Capellán de S. M. Carlos I, poblador de Cumaná (1517-1523)*, Sevilla, E.E.H.A., 1960.
[561] Góngora (M.), *Los grupos de conquistadores en Tierra Firme (1509-1530). Fisionomía histórico-social de un tipo de conquista*, Santiago de Chile, 1962.
[562] *Handbook of South American Indians*, Washington, 1946-1948, 5 vols,
[563] Hanke (L.), *The Spanish Struggle for Justice, in the Conquest of America*. Filadelfia, 1949.

[564] HANKE (L.), (ed. española), Buenos Aires, 1949.
[565] HANKE (L.) (ed. francesa), París, 1957.
[566] HANKE, (L), *Bartolomé de Las Casas. Pensador político, Historiador, Antropólogo*, La Habana, 1949.
[567] HANKE (L.) y MILLARES CARLO (A.), *Cuerpo de documentos del siglo XVI sobre los derechos de España en las Indias y las Filipinas descubiertos y anotados por L. Hanke*, México, 1943.
[568] HANKE (L.) y GIMÉNEZ FERNÁNDEZ (M.), *Bartolomé de Las Casas, 1474-1566. Bibliografía crítica y cuerpos de materiales para el estudio de su vida, escritos, actuación y polémicas que suscitaron durante cuatro siglos*, Santiago de Chile, 1954.
[569] HARRISE (H.), *Les Corte Real*, París, 1888.
[570] HARRISSE (H.), *Christophe Colomb. Son origine, sa vie, ses voyages, sa famille et ses descendants*, París, 1884, 2 vols.
[571] HRDLICKA (A.), The origin and antiquity of the American Indians (*Annual Reports Smithsonian Institution for 1923*, Washington, 1925, págs. 481-494).
[572] HEINE GELDERN (R.), *Sud östasien*, Stuttgart, 1923.
[573] IMBELLONI (J.), *El poblamiento primitivo de América*, Buenos Aires, 1938.
[574] JANE (C.), ed., *Select Documents illustrating the four Voyages of Columbus*, Londres, 2 vols. 1930-1933.
[575] KRICKEBERG (W.), *Las antiguas culturas mexicanas*, 1.ª ed. alem., 1956 (trad. esp., México, 1961).
[576] LE ROY GORDON (B.), *Human Geography and Ecology in the Sinú Country of Columbia*, Berkeley, Ibero-americana, núm. 39, 1957.
[577] LEVILLER (R.), *América la bien llamada*, Buenos Aires, 1950.
[578] LÉVI-STRAUSS (Cl.), *La vie familiale et sociale des Indiens Nambikwara*, París, 19
[578 *a*] LÉVI-STRAUSS (Cl.), *Les structures élémentaires de la parenté*, París, 1949, y 2.ª ed., 1967.
[578 *b*] LÉVI-STRAUSS (Cl.), *Tristes Tropiques*, París, 1955.
[578 *c*] LÉVI-STRAUSS (Cl.), *La pensée sauvage*, París, 1962. Trad. esp., México, 1964.
[578 *d*] LÉVI-STRAUSS (Cl.), *Le cru et le cuit*, París 1954.
[578 *e*] LÉVI-STRAUSS (Cl.), *Du Miel aux Cendres*, París, 1966.
LOLLIS (C.) (dirigido por), *Raccolta di Documenti e Studi Publicati dalla R. C. Colombiana*, Génova, 1892-1894, 14 vols. [84].
[579] MADARIAGA (S. de), *Christophe Colomb* (trad. R. GUYONNET), París, 1952.
[580] MAHN-LOT (M.), *Christophe Colomb*, París, 1960.
[581] MAHN-LOT (M.), *Les plus belles lettres de Christophe Colomb*, París, 1960.
[582] MASON (J. A.) (ed. española), *Las antiguas culturas del Perú*, México, 1961.
[583] MERRIMAN (R. B.), *The Rise of Spanish Empire in the Old World and in the New*, N.Y., 1918-1934, 4 vols.
[584] MÉTRAUX (A.), *Les Incas*, París, 1962.
MORISON (almirante S. E.), *Admiral of the Ocean Sea. A Life of Christopher Columbus*, Boston, 1942, 2 vols.
[585] MORISON (almirante S. E.) (trad. esp.), Buenos Aires, 1945.
[586] MORISON (almirante S. E.), *Christopher Columbus*, Nueva York, 1942.
[587] MORISON (almirante S. E.), *Christopher Columbus Mariner*, Londres, 1956.
[588] MORISON (almirante S. E.), *Portuguese Voyages to America in the XVth Century*, Cambridge (Mass.), 1940.

MORISON (almirante S. E.), *Journals and other Documents on the Life and Voyages of Christopher Columbus*, Nueva York, 1963 [90].
[589] MORLEY (S. G.), *The Ancient Maya*, Stanford, 1946 (numerosas eds.) (Trad. esp., México, 5.ª ed., 1966).
[590] MOLINARI (D. L.), *La empresa colombina y el descubrimiento*. T. II, *Historia de la Nación Argentina* de Ricardo LEVENE, Buenos Aires, 1937.
[591] NORDENSKIÖLD (E.), Origin of the Indian civilization in South America (*The Amer. Aborig.*, Toronto, 1931, págs. 244-311).
[592] NUNN (G. E.), *Geographical conceptions of Columbus*, Nueva York, 1924.
PÉREZ DE TUDELA BUESO (J.) (ed. de Las Casas; *N.B.A.E.*, Madrid, Atlas Ed., 1957-1958, 4 vols.) [68].
PÉREZ DE TUDELA BUESO (J.) (ed. de Gonzalo Fernández de Oviedo; *N.B.A.E.*, Madrid, Atlas Ed., 1959, 4 vols.) [71].
[593] PÉREZ DE TUDELA BUESO (J.), La negociación colombina de las Indias (*Revista de Indias*, 1954, núms. 57-58, págs. 289-357).
[593 *bis*] PÉREZ DE TUDELA BUESO (J.), La negociación colombina de las Indias (*Revista de Indias*, 1955, núm. 59, págs. 11-88).
[594] PÉREZ DE TUDELA BUESO (J.), Política de poblamiento y política de contratación de las Indias (*Revista de Indias*, 1955, núms. 61-62, págs. 371-419).
[595] PÉREZ DE TUDELA BUESO (J.), La quiebra de la factoría y el nuevo poblamiento de la Española (*Revista de Indias*, t. XV, 1955, núm. 60, págs. 197-252).
[596] PÉREZ EMBID (F.), *El almirantazgo de Castilla hasta las capitulaciones de Santa Fe*, Sevilla, 1949.
[597] PETERSON (F. A.), *Le Mexique précolombien. Histoire de la civilisation*, París, 1961. (Trad. española, México, 1967).
Pleitos Colombinos, t. I, Madrid, 1892 (ed. por FERNÁNDEZ DURO), y t. II, 1894 [85].
Pleitos Colombinos, t. VIII, Sevilla, E.E.H.A. (ed. J. A. CALDERÓN QUIJANO, F. MORALES, A. MURO OREJÓN, F. PÉREZ EMBID) [86].
[598] REVELLI (P.), *Cristoforo Colombo e la scuola cartografica genovese*, Génova, 1937.
[599] REVELLI (P.), *Il Genovese*, Génova, 1951.
[600] RIVET (P.), *Les origines de l'homme américain* (numerosas ediciones), París, 1957. (Trad. española, México, 1966).
[601] RIVET (P.) y ARSENDAUX (H.), *La métallurgie en Amérique précolombienne*, París, 1946.
[602] ROSENBLATT (A.), *La población indígena y el mestizaje en América*. Buenos Aires, 1954, 2 vols.
[603] SAUER (C. O.), *Colima of New Spain in the XVIth Century*, Berkeley, Ibero-americana, núm. 29, 1948.
[604] SAUER (C. O.), *The Early Spanish Main*, Berkeley y Los Angeles, 1966,
[605] SÉJOURNÉ (L.), *El universo de Quetzalcoalt*, México, 1962.
[605 *bis*] SÉJOURNÉ (L.), *Palenque, una ciudad maya*, México, 1955.
[606] SÉJOURNÉ (L.), *Pensamiento y religión en el México antiguo*, México, 1957.
[607] SÉJOURNÉ (L.), *Un palacio en la ciudad de los dioses*, México, 1959.
[608] SÉJOURNÉ (L.), *El lenguaje de las formas en Teotihuacán*, México, 1966.
[609] SÉJOURNÉ (L.), *Arquitectura y pintura en Teotihuacán*, México, 1967.
[610] SOUSTELLE (J.), *La pensée cosmologique des anciens Mexicains*, París, 1940.
[611] SOUSTELLE (J.), *La vie quotidienne des Aztèques*, París, 1955.

[612] *Studi colombiani*, Génova, 1952, 3 vols.
[613] THACHER (J. B.), *Christopher Columbus, his life, his work, his remains*, Nueva York, 1903-1904, 3 vols.
[614] THOMPSON (J. E. P.), *Grandeza y decadencia de los mayas*, México, 2.ª ed., 1964 (trad. esp.).
[615] ULLOA (L.), *Christopher Colomb, catalan*, París, 1927.
[616] VAILLANT (G. C.), *Les Aztèques du Mexique*, ed. fr. por Y. STRASSER-PÉAN, París, 1951. (Trad. esp., México, 4.ª ed., 1965).
[617] VERLINDEN (Ch.), *Kolumbus. Vision und Ausdauer*, Gotinga, 1962.
[618] VERLINDEN (Ch.) y PÉREZ EMBID (F.), *Cristóbal Colón y el Descubrimiento de América*, Madrid, 1965.
[619] VIGNAUD (H.), *La lettre de la carte de Toscanelli sur la route des Indes par l'Ouest adressée en 1474 au Portugais Fernam Martins et transmise plus tard à Christophe Colomb*, París, 1901.
[620] VIGNAUD (H.), *Études critiques sur la vie de Colomb avant les découvertes*, París, 1903.
[621] VIGNAUD (H.), *Histoire critique de la grande entrepise*, París, 1911, 2 vols.
[622] VIGNAUD (H.), *Americ Vespuce (1451-1512)*, París, 1917.
[623] VIGNAUD (H.), *Le vrai Colomb et sa légende*, París, 1922.
[624] WOLF (E.), *Peuples et civilisations de l'Amérique centrale*, París, 1962 (trad. fr.).

Índice alfabético*

* El índice sólo incluye referencias al texto y a las fuentes. Los nombres de personas y lugares aparecen impresos en VERSALITAS; los nombres de autores en *cursiva;* los nombres de materias en caracteres ordinarios.